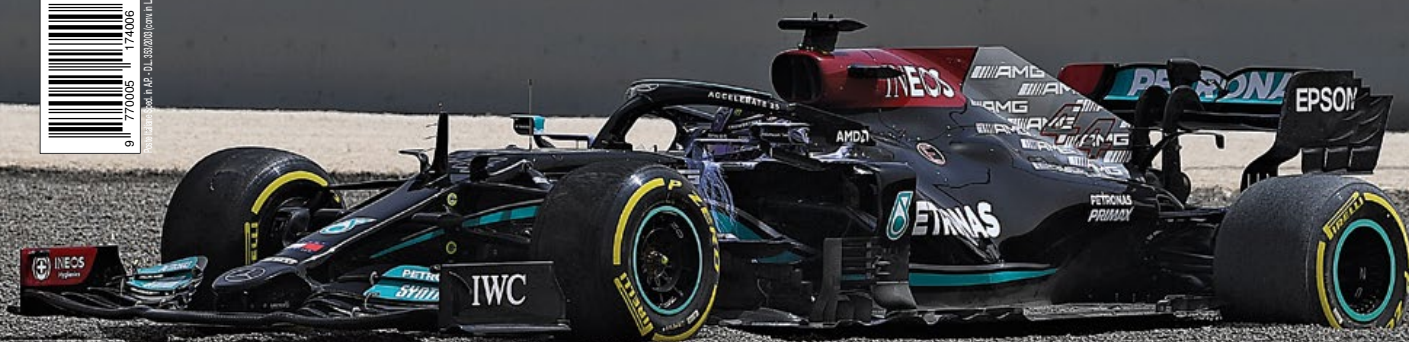
ALL'INTERNO SUPERGUIDA AL MONDIALE DI FORMULA UNO
AUTO SPRINT
n. 12
Anno LX Settimanale 23-29 marzo 2021
3,50 Euro (Italy only)
BE 7,30 € - MC, CÔTE D'AZUR 7,10 €
PTE CONT. 7,00 € - E 7,00 €
CH CT 8,60 CHF CH 9,00 CHF
60
ANNIVERSARIO
CASCHI E VOLANTI SHOW
Schumi jr dagli Oscar al debutto in F.1 con Haas
DUNE MOSSE
In Bahrain scatta il grande spettacolo della F.1. Tanti i temi che agitano la vigilia dopo i test pre-stagionali. Quelli che hanno visto la Mercedes in difficoltà e una Red Bull nel ruolo di regina. Il primo round a Sakhir chiarirà già diversi concetti. Anche in casa di una Ferrari vogliosa di risalire la china

sparco®
THE LEGEND IS BACK
DISCOVER THE HERITAGE COLLECTION
sparco
sparco
MARTINI
RACING
ARTIN
#IAMSPARCO
SPARCO-OFFICIAL.COM

di Andrea Cordovani

Una **griglia** che cuoce verità

Il Mondiale di F.1 2021 è un lungo serpentone che promette si snodarsi su 23 Gp, tempestato di tanti punti interrogativi e pronto a zigzagare tra troppe certezze, figlie del periodo di transizione. C'è sempre una buona dose di sogni dentro a una stagione che parte.
Quel carico di speranze covate in un'attesa dove vale tutto anche se sul piatto non c'è niente oltre alle parole, spesso portate via dal vento dei primi riscontri cronometrici. E quindi in questo campionato che scatta nel prossimo weekend, pieno zeppo di temi e motivi d'interesse, debutti emozionanti o ritorni eccellenti, la verità verrà presto a galla. Se l'esito dei primi test stagionali consentirà di scrivere qualcosa di diverso dalla solita trama, lo scopriremo solo vivendo. Ma una cosa è certa: questo Mondiale che parte si annuncia meno scontato di quanto si potesse prevedere. La sfida si annuncia bella e avvincente, a ogni latitudine di classifica.
Sulla griglia, dieci team, venti piloti e tante storie da raccontare dentro al foglio bianco di una stagione nella quale Lewis Hamilton prova a scalare la vetta massima mai raggiunta degli otto titoli iridati in carriera. Un traguardo che proietta verso una nuova dimensione che inizia a essere costruito all'interno di una vigilia agitata in casa della Mercedes vincitutto. Granelli di sabbia nel meccanismo perfetto della Regina? Può anche essere, ma l'armata di Toto Wolff ha sempre dimostrato di saper trovare la soluzione e soprattutto di ripartire con maggiore slancio. Quindi: poche illusioni.
Non ha alcuna voglia di illudere la Ferrari che, viceversa, vuole convincere il popolo dei suoi tifosi abbacchiati dopo una stagione 2020 che è stato un viaggio nell'inferno del campionato, dove si lotta per il pane duro delle posizioni di rincalzo. Al via del campionato, adesso, c'è una Rossa in jeans che si specchia nei due volti da attori di Charles Leclerc e Carlos Sainz, vogliosi di essere protagonisti della rinascita del Cavallino, quello che ha voglia di piazzare la propria zampata quando si presenterà l'occasione propizia. La SF21 è un cantiere aperto, sul quale edificare una stagione all'insegna della riscossa e di posizioni più consone nello scacchiere del Mondiale Costruttori. La salita è ancora ripida ma oltre le prime rampe, forse, arriverà anche qualche falsopiano.
Questa settimana, intanto, è pronto a uscire in edicola anche il primo numero di **Autosprint Gold Collection** che riparte con la raccolta 2021. L'inizio è subito appassionante perché fa battere il cuore e ci riporta alle origini a quel circuito di Imola, che sbarco in F.1 grazie a una stretta di mano tra l'editore-fondatore di Autosprint Luciano Conti, Bernie Ecclestone e il beneplacito di Enzo Ferrari. Una bella storia da raccontare dentro alle celebrazioni per i 60 anni del nostro (vostro) giornale, una testimonianza calda che ci accompagna verso il prossimo 18 aprile quando il Mondiale di F.1 tornerà per la seconda volta di fila, dopo lunghissimi anni di attesa, in riva al Santerno. Un bel modo di rileggere il passato proiettandosi verso il futuro.

QUESTI I GP IN PROGRAMMA, CON LA PROVVISORIETÀ FORZATA DATA DALL'EMERGENZA PANDEMIA

DATA		GP	CIRCUITO	ORE	LUNGHEZZA	NUM. GIRI	DISTANZA	PRIMO GP	RECORD
28 marzo		Bahrain	Sakhir	17.00	5.412 km	57	308.238 km	2004	1'31"447 De la Rosa (2005)
18 aprile		Emilia Romagna*	Imola	15.00	4.909 km	63	309.049 km	1980	1'15"484 Hamilton (2020)
2 maggio		Portogallo	Portimao	15.00	4.653 km	66	306.826 km	2020	1'18"750 Hamilton (2020)
9 maggio		Spagna*	Catalunya	15.00	4.675 km	66	308.424 km	1991	1'18"183 Bottas (2020)
23 maggio		Monaco*	Montecarlo	15.00	3.337 km	78	260.286 km	1950	1'14"260 Verstappen (2018)
6 giugno		Azerbaijan	Baku	14.00	6.003 km	51	306.049 km	2016	1'43"009 Leclerc (2019)
13 giugno		Canada	Montreal	20.00	4.361 km	70	305.270 km	1978	1'13"078 Bottas (2019)
27 giugno		Francia	Le Castellet	15.00	5.842 km	53	309.690 km	1971	1'32"740 Vettel (2019)
4 luglio		Austria	Spielberg	15.00	4.318 km	71	306.452 km	1970	1'05"619 Sainz (2020)
18 luglio		Gran Bretagna	Silverstone	16.00	5.891 km	52	306.198 km	1950	1'27"097 Verstappen (2020)
1 agosto		Ungheria	Budapest	15.00	4.381 km	70	306.630 km	1986	1'16"627 Hamilton (2020)
29 agosto		Belgio	Spa	15.00	7.004 km	44	308.052 km	1950	1'46"286 Bottas (2018)
5 settembre		Olanda	Zandvort	15.00	4.259 km	72	306.648 km	1952	-
12 settembre		Italia*	Monza	15.00	5.793 km	53	306.720 km	1950	1'21"046 Barrichello (2004)
26 settembre		Russia	Sochi	14.00	5.848 km	53	309.745 km	2014	1'35"761 Hamilton (2019)
3 ottobre		Singapore	Marina Bay	14.00	5.063 km	61	308.706 km	2008	1'41"905 Magnussen (2018)
10 ottobre		Giappone	Suzuka	7.00	5.807 km	53	307.471 km	1987	1'30"983 Hamilton (2019)
24 ottobre		Usa	Austin	21.00	5.513 km	56	308.405 km	2012	1'36"169 Leclerc (2019)
31 ottobre		Messico	Mexico City	20.00	4.304 km	71	305.354 km	1963	1'18"741 Bottas (2018)
7 novembre		Brasile	Sao Paolo	18.00	4.309 km	71	305.909 km	1973	1'10"540 Bottas (2018)
21 novembre		Australia	Melbourne	7.00	5.303 km	58	307.574 km	1996	1'24"125 M.Schumacher (2004)
5 dicembre		Arabia Saudita	Jeddah	17.00	6.175 km	50	308.750 km	2021	-
12 dicembre		Abu Dhabi*	Yas Marina	14.00	5.554 km	55	305.355 km	2009	1'39"283 Hamilton (2019)

* tutti in diretta su SKY SPORT F1 (canale 207) e in differita su TV8, questi 5 in diretta su TV8

AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION
MAGNETI MARELLI
AUTO SPRI NT
IMOLA
DEL TESORO
AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION
2021

di Pino Allievi

Driver nel mirino

IL MONDIALE STA PER COMINCIARE E GIÀ CI SONO UOMINI CHE HANNO TANTO DA DIMOSTRARE TROVANDOSI NEL VORTICE DEL RISCHIATUTTO. ANDIAMO A SCOPRIRE CHI SONO E PERCHÉ...

Qualcuno l'ha vista incollato alla poltrona di casa, tantissimi tra i più giovani ne hanno sentito parlare anni dopo. Un successone tale che il suo logo è poi entrato nel gergo di tutti i giorni come sinonimo di azzardo estremo. In qualunque campo. Parliamo di Rischiatutto, la popolare trasmissione televisiva che Mike Bongiorno mandò in onda su Rai 2 ogni giovedì sera, nei primi anni Settanta. Un telequiz che ebbe anche concorrenti esperti di motorismo, con grande gioia di Mike che amava particolarmente le automobili e aveva avuto la soddisfazione di conoscere Enzo Ferrari. Oggi Rischiatutto ritorna. Sotto un'altra forma e con una giuria giudicante di portata mondiale. Perché nel campionato di Formula Uno che sta per cominciare sono in tanti a giocarsi tutto. Qualcuno si gioca la carriera, qualcuno il futuro, qualcuno la reputazione. Destini che avranno a disposizione 23 gare per imboccare una direzione. Per molti, alla fine, ci sarà una sentenza ferocemente inappellabile: la F.1 è crudele. Allo stesso tempo, per altri si apriranno prospettive al momento inimmaginabili, in senso positivo. Le somme si tireranno il 12 dicembre al termine del Gran Premio di Abu Dhabi, quando capiremo meglio quali sembianze prenderà la Formula Uno di domani.
Chi è nel vortice di Rischiatutto? I nomi sono tanti, scopriamoli.

ALONSO

Il 29 luglio compirà quarant'anni, che non sono niente dinanzi ai 42 di Raikkonen. Una carriera eccezionale, due titoli mondiali che potevano essere tranquillamente quattro se non ci fosse stato Ron Dennis a mettergli contro il compagno di squadra Hamilton nel 2007 e se la Ferrari lo avesse aiutato maggiormente fra il 2010 e il 2014. Deluso, scornato da quattro inutili anni in McLaren tra il 2015 e il 2018, Alonso si è rifatto con prestazioni strepitose a Indy, a Le Mans, nella Dakar. E adesso, dopo due anni di assenza, rieccolo in pista con la Renault con i colori Alpine. È un bellissimo evento per lo sport, è una affascinante sfida per Fernando che si confronta con Esteban Ocon, 15 anni di meno e una carriera tutta da allestire. In mezzo c'è il punto interrogativo della macchina: come andrà l'Alpine? Alonso è il baricentro del team, ma senza una buona auto

potrebbe passargli la voglia di insistere, di rischiare ancora, obbligandolo a porsi la fatidica domanda: chi me lo fa fare? Se invece le cose andassero bene, Alonso ritroverebbe un entusiasmo supplementare, come è successo a Ibrahimovich tornando al Milan, garantendosi un futuro entusiastico tutto da inventare.

BOTTAS
Nona annata di Formula Uno continuando a vedere i compagni di squadra che si fregiano del titolo iridato. La cosa pesa e vien voglia di dire adesso o mai più. Dopo un 2020 opacissimo, Valtteri Bottas deve riscattarsi agli occhi del grande pubblico: il (secondo) Gp del Bahrain con Russell come coéquipier al posto di Hamilton è stato umiliante, per lui. Ha necessità di tirar fuori gli artigli. Se li ha, se avrà voglia di lottare. Altrimenti uscirà dal giro che conta.

GIOVINAZZI
Ha già disputato quaranta Gran Premi senza aver mai la reale possibilità di concretizzare un buon risultato. Correre accanto a un mostro di esperienza come Kimi Raikkonen lo ha sicuramente arricchito, sia pure all'interno di una Sauber che fatica a tornare ai fasti di una volta. I test di metà mese hanno fatto intravedere qualche progresso da parte della monoposto elvetica, complice il miglioramento del motore Ferrari. C'è da augurarselo, perché Giovinazzi deve ancora mostrare le sue qualità (le ha, le ha…) e conquistarsi un ruolo nel futuro della Sauber con la pubblicità Alfa Romeo. O anche altrove.

OCON
Non ha ancora 25 anni ed è il più giovane francese ad aver debuttato in F.1. Molto veloce da subito in Force India in un duro e muscolare confronto con Perez, si è un po' perso lo scorso anno in Renault, al cospetto di Ricciardo. Adesso ha l'obbligo di star davanti ad Alonso o quanto meno portare a casa risultati solidi. Altrimenti rischierà di allontanarsi dalla F.1.

PEREZ
Voleva una macchina competitiva dopo un lungo purgatorio? Accontentato. L'esperienza di undici annate sulle spalle dovrebbe fargli dribblare i tanti errori di gioventù che ha commesso in pista e fuori. Dopo un eccezionale 2020, per Serio Perez Mendoza, più semplicemente "Checo", è arrivato il momento della prova del fuoco al cospetto di Max Verstappen, con una Red Bull motorizzata Honda che punta senza compromessi al titolo mondiale. O si dimostra all'altezza, o scende dal piedistallo sul quale è tardivamente salito. Sarà un osservato speciale al quale non verranno concessi sconti.

RICCIARDO
Una forza trascinante e travolgente: questo è Daniel Ricciardo, il pilota che i ferraristi hanno atteso per anni e che invece è finito altrove. Ha scommesso sulla McLaren sperando che la squadra di Woking possa riconquistare lo status di vertice, ma dentro di lui c'è sempre la speranza segreta di tornare nell'orbita di Maranello (oggi è impossibile) o di finire in quella Mercedes (se Hamilton smettesse…). Quindi aspettiamocelo più aggressivo che mai. Ma se Norris gli stesse invece davanti, Ricciardo entrerebbe nella lunga lista degli irrealizzati.

RUSSELL
Un prodigio, a giudicare da quello che ha fatto nel secondo Gp del Bahrain 2020, sostituendo Hamilton messo a letto dal Covid. Poi ha salutato la Mercedes ed è mestamente tornato a guidare la Williams nella corsa di chiusura ad Abu Dhabi. Ma il flash del fantastico Gran Premio negli Emirati è rimasto nella memoria di tutti e, ai più scatenati, ha fatto sproloquiare che chiunque con quella macchina avrebbe vinto come Hamilton. Adesso, però, sembra che la Williams sia destinata a risalire verso le posizioni di centro gruppo, per cui Russell potrà mostrare meglio il suo valore. Se andrà forte come ha fatto sinora, sarà lui il primo candidato a sostituite Hamilton (nel caso) o Bottas nella Mercedes del 2022. Se andrà piano addio sogni di gloria. Se non è Rischiatutto questo…

VETTEL
Quattro titoli mondiali con la Red Bull, "zeru tituli" con la Ferrari. E ora la Aston Martin motorizzata Mercedes con la quale tentare la risalita. Deve recuperare sul piano psicologico, perché nelle ultime due stagioni è apparso un pochino depresso. Deve recuperare a livello di risultati, perché altrimenti per uno come lui non ha senso continuare, in quanto sporcherebbe una carriera eccezionale. Rischiatutto? Altrochè! ●

di Giorgio Terruzzi

Crisi non credibile? Viva la cultura del dubbio!

È PENSABILE CHE HAMILTON E LA MERCEDES NON SIANO PROPRIAMENTE IN DIFFICOLTÀ PERÒ LA FORMULA DUBITATIVA SEGNALA IN REALTÀ UNA PRESA DI RESPONSABILITÀ PIÙ ONESTA

«*L'unica cosa che so con certezza è che non so una mazza*». La citazione in rima si riferisce ad un caro amico, molto prudente quando si tratta di dare pareri di fronte a un panorama indecifrabile. Vale qui come invito all'umiltà e alla prudenza mentre navighiamo a vista tra i primi test e la prima gara dell'anno in Bahrain, per non parlare dell'altra navigazione, quella in cui siamo costretti da oltre un anno causa pandemia. Condizioni per qualche verso speculari: informazioni certe in mano a pochissimi, parole a caso in bocca a troppi. Sedicenti esperti, analisti, intenditori con la fissa del saperla lunga a anche quando sanno a spanne, non sanno affatto.
Siamo invasi dalle fake news. Notizie false. Non tutte identiche nella forma, nella genesi, nella sostanza. E, forse, per tornare ai casi nostri, motoristici, nell'ignoranza che impedisce una analisi dettagliata, al pari di quelle che possono fare i team dopo i tre giorni di test, siamo in grado, al massimo di dubitare. Di applicare l'etichetta "fake" - provvisoria sia chiaro - a qualche macro evidenza emersa in pista.
Provo a spiegarmi. È pensabile che Hamilton NON sia propriamente in difficoltà. Come usa fare spessissimo, Lewis cerca il limite prima di interpretare. E magari, in modo più marcato rispetto a Bottas, questo ha fatto in Bahrain. Comunque, per esperienza se non altro, è ipotizzabile che siano falsi più che veri i suoi testacoda, le sue incertezza all'alba di questo campionato.
Un po' lo stesso vale per l'Aston Martin. Che è sembrata piantata ai box quando era attesa sulla ribalta. Cosa è davvero la macchina verde NON lo pos-

siamo dire. Piuttosto e forse, possiamo immaginare ciò che NON è: una vettura copiata male. Vedremo. Di contro, al cospetto di una quantità di verdetti di segno opposto sulla Ferrari, alcuni colmi di fiducia, altri –inspiegabilmente davvero- molto negativi, abbiamo la consapevolezza di NON essere in grado di posizionare la rossa in gara ma anche la timida e prudente convinzione che un percorso sia stato compiuto, visto che la distanza da coprire era molto superiore ad altre e che un recupero massiccio di cavalli comporta una serie di contraccolpi sull'efficienza aerodinamica. In aggiunta abbiamo la facoltà di comprendere che chiunque dentro la Ferrari NON se la senta dire granché, dopo un anno come il 2020, in mancanza di un vero confronto.

Il baby Tsunoda ha fatto bene all'esordio. Ma quanto valga la sua Alpha Tauri NON possiamo misurarlo, un po' per l'accanita ricerca di un tempo eclatante, un po' perché NON abbiamo informazioni circa la quantità di benzina utilizzata dagli altri con gomme rosse, sul finale dei test. Quindi bene, bravo ma calma un attimo sulla assegnazione dei ruoli.

E poi…beh, NON pare ridimensionata la grinta di Alonso, NON pare facile il cammino di Ocon così come NON sembra male affatto la McLaren, NON sembra semplice per Perez confrontarsi con Verstappen, NON pare del tutto al sicuro Leclerc con un partner come Sainz, NON pare vano lo sforzo tecnico di Alfa Sauber, NON risulta decifrabile il rodaggio di Mick Schumacher.

Negazioni, in luogo di affermazioni. Ipotesi, azzardate su con quel poco che abbiamo. Meglio di una affermazione talmente netta da risultare falsa tra qualche giorno. Messi come siamo, tra intenzioni mimetizzate e abbagli probabili. La forma dubitativa, talvolta, è vincente, segnala una presa di responsabilità più onesta. Anche in un tempo come questo, talmente farcito di esclamativi da annebbiare la memoria, così colmo di voci ed urla da impedirci di chiedere conto a chi ha spacciato fake news come verità. ●

FRECCIA NERA SOTTO INDAGINE

Insomma, la Merceedes ha qualche difficioltà reale o siamo alle solite fine problematiche spazzate via ai primi riscontri reali e importanti? Se non altro qualche dubbio spezza le troppe certezze...

di Mario Donnini

Il difetto della F.1? Pochi partecipanti

PARTE IL MONDIALE 2021 CON LE SOLITE VENTI MACCHINE AL VIA. BE', PECCATO, PERCHÉ CHI CONOSCE LA STORIA DELLA CATEGORIA E AMA LA COMPETIZIONE PURA E VERA, SA BENISSIMO CHE IL NUMERO IDEALE SAREBBE BEN PIÙ ALTO. IL SALARY CAP È SOLO UN PASSO: È TEMPO DI TOGLIERE LE BARRIERE PER L'ENTRATA DI NUOVI CONCORRENTI, AUMENTANDO IN CHIAVE FUTURA GLI ISCRITTI AL CAMPIONATO ALMENO A TRENTA UNITÀ

Riparte il mondiale di Formula Uno, con le solite venti macchine al via. Tante, poche o abbastanza? Secondo me, poche, pochissime. Orrendamente scarse. Perché la storia del campionato narra chiaramente che solo in tempi di chiari di luna, leggi alla fine degli Anni '60, si ebbero così poche monoposto al via.

In verità l'assetto attuale non ha niente a che vedere con magre o carestie, ma affonda le radici nella filosofia esattamente opposta. Perché il principio della porta semi-chiusa e dell'esclusività dell'appartenenza al club F.1, anche tramite una cauzione d'ingresso devastante sul piano economico per gli aspiranti nuovi team, è tutto ciò che resta della filosofia ecclestoniana. La quale, nata negli Anni '70, decolla definitivamente nei Novanta, trovando compiuta applicazione all'alba del terzo millennio.

E il credo di Mister E, in sintesi, diceva e continua a dire questo, anche se Bernie adesso sta a casa e comanda Liberty Media: le squadre in F.1 devono essere pochissime e rappresentare sogget-

ti fortissimi, la crema dei Costruttori mondiali che si sfidano in mondovisione con budget illimitati, generando un giro d'affari stellare. In altre parole, una specie di Coppa America con regate su un mare d'asfalto sparso in tutto il globo, ovviamente nei siti dei Paesi più ricchi, con le macchine e i marchi che diventano più importanti degli uomini, tanto che il mondiale Costruttori distribuisce stramiliardi di dollari, di fatto impallando e facendo ombra al titolo piloti, il quale geneticamente era il primo e il solo alloro iridato che la F.1 doveva assegnare, e che invece da allora diventa una specie di investitura fondamentale ma onoraria. Perché la ciccia vera la si mangia mordendo il torneo dei team. Team che sono iperselezionati e ammessi con criteri che neanche una patente aerospaziale. In altre parole, valgono le parole che lo stesso Ecclestone disse a Enzo Coloni a fine 1991, quando il coraggioso patron umbro stava decidendo di gettare la spugna: «*Attento, Enzo, perché nella F.1 che ho in mente io è facile uscire, ma poi sarà impossibile entrare*».

E difatti, a rigore, lo è, impossibile. Anche se dal 2008 la crisi economica globale ha falcidiato vari grandi Costruttori, perdendoli uno dopo l'altro e riducendo il mondiale di F.1 a una sorta di oligarchia simile al Dtm, con pochissimi soggetti forti che hanno creato sfere d'influenza tali da dare vita a mini-trust all'interno del trust, con la Mercedes che dà una gran mano all'Aston Martin (ex Racing Point), motorizzando (e quindi influenzando, volente o nolente) McLaren e Williams; stesso discorso per la Ferrari con Alfa Romeo e Haas e la Red Bull che ha lo junior team - anche se creativamente indipendente - in AlphaTauri, infine c'è l'Alpine, ormai sola soletta. Cioè tre partitoni e un partitino, fine. Dai, non sarebbe il caso di muovere un po' quest'acquetta stagnante?

E ricordo anche che Mario Monti, quand'era Commissario Europeo e lavorava per le istituzioni di Bruxelles, a metà Anni '90, per breve tempo si interessò anche dei criteri di gestione e ingresso alla F.1, esprimendo qualche pacata ma ferma perplessità, proprio perché il Circus sembrava una sorta di caveau inviolabile, quando invece dovrebbe vigere il principio sportivamente specchiato della massima selezione all'interno della garanzia della porta attitudinalmente aperta. Aperta, eh: non chiusa o semichiusa.

Invece, mica tanto. Primo, perché di fatto puoi entrare solo se compri una squadra che esiste già. E, se i padroni del vapore non vogliono, tu, anche se soldi ne hai, non acquisti un bel niente.

Secondo, perché la clausola d'ingresso al mondiale dice che se uno vuole acquisire il diritto d'entrata deve sborsare una tassa d'iscrizione di 200 milioni di dollari, i quali, come recita un detto antico delle campagne umbre, mica li piscia un cane. Non è un caso che in lista d'attesa c'è da tempo il Monaco F.1 Racing Team di Salvatore Gandolfo, il quale per dare seguito al proposito aspetta solo che venga rivista la tagliola/gabella spezzafemori per i nuovi possibili aspiranti concorrenti.

E poi, nell'era del salary cap, del freezing e della razionalizzazione calmierata di qualsiasi spesa, che senso avrebbe creare una Formula Uno più dal volto umano senza contemporaneamente riaprire le porte a energie fresche e nuove?

Vado oltre. C'è anche un aspetto squisitamente sportivo - e meno male -, di cui tener conto. Questa Formula Uno risulta, paradossalmente, anzi, tanto, troppo facile proprio per le squadre di seconda fascia, perché, a differenza del mondiale di tutte le epoche meno questo, la partenza in un Gp è garantita dalla mutua.

Venti sono gli iscritti e venti in griglia, punto.

Indipendentemente da qualsiasi cosa possa accadere in qualifica. In tutte le epoche, invece, non è mai stato così. L'abbondanza degli iscritti è sempre stata considerata presupposto di selezione e incentivo alla competitività, tanto che, in epoche non sospette, la raggiunta qualificazione in un Gran Premio era considerata festa grande.

Parlando col messicano Hector Rebaque mi sono sentito dire: «*Il giorno più bello della mia vita è stato quando sono riuscito a qualificare per la prima volta la mia Hesketh in Germania 1977, dopo tanti fallimenti ed esclusioni*». Due anni fa, una sera a cena, per i Caschi d'Oro, Gabriele Tarquini mi ha confermato con un sorriso amaro ma sereno: «*La mia carriera in F.1 è stata rovinata dalle prequalifiche, create per uccidere i piccoli team. Le qualificazioni pure e semplici invece erano uno stimolo a far meglio, le pre-prove no: quelle erano il calcio per buttare fuori i più deboli*».

PARCO MACCHINE DA INCREMENTARE

I soliti 20 iscritti al mondiale di F.1 potrebbero e dovrebbero aumentare, magari a partire dal prossimo anno, per assicurare ancora più competizione e spettacolo sia in gara che in prova

Chiaro? E niente male pure le considerazioni che ama fare Beppe "Cavallo Pazzo" Gabbiani certe sere al telefono, quando inganna il tempo di lockdown confidandomi: «*Adesso a partire son buoni tutti, bella sveltezza... la F.1 vera è quella che ha trenta macchine iscritte e ne partono ventisei. Allora sì che le qualificazioni diventano sportivamente ansiogene e la sfida è terribile, sia per la pole che per aggiudicarsi un posto in ultima fila. In realtà, così come è adesso, con la partenza assicurata e i punti ai primi dieci, le cose sono un po' troppo comode e semplici anche per i meno forti. Io, per esempio, sono stato perculato sia da qualifiche che prequalifiche, mentre adesso, con una F.1 così, andrei a spasso da gran signore, perché il difficile mi sarebbe risparmiato e sarei al via pronto a ben figurare, a prescindere. In nome dello sport, dello spettacolo e del livello di competizione, bisognerebbe rimettere le cose al giusto posto*».

Non restaurando le cose in nome del passato, aggiungo, ma ritoccandole in ossequio alla logica e al senso dello Sport che questa F.1 ha un po' smarrito, travolta dall'avidità dei dollari.

Da trent'anni viviamo le conseguenze negative di una filosofia del potere la quale recita che meno bocche ci sono a competere e mangiare, più grandi sono le fette di torta che tocca ai partecipanti.

Buon divertimento per il mondiale di F.1 2021, dunque, ma attenzione, cominciamo già a pensare anche all'edizione 2022, riconoscendo che è tempo di far tornare in lizza almeno altre quattro o cinque squadre di piccola o media entità, per restituire fino in fondo alla categoria regina i valori che, inseguendo ricchezze e esclusività odiose, nel corso degli anni malinconicamente ha perso. ●

di Leo Turrini

Ferrari, fai vedere chi sei!

È UNA ROSSA, TIFATA ANCHE DA VASCO ROSSI, CHE DOVRÀ ANDARE CONTRO TUTTO E TUTTI. E L'IMPORTANTE SARÀ IL COME. PERCHÉ DARÀ IL SENSO DELLA CLASSE E DELLA DIGNITÀ

Tra milioni e milioni di ferraristi, c'è anche Vasco Rossi. Tra l'altro pochi lo sanno, ma il Blasco è vicino di casa di Ginone Rosato, il ministro degli Esteri del reparto corse. Fino a qualche anno fa, capitava anche che Kimi Raikkonen andasse a fare footing sui terreni nei paraggi della residenza della Rockstar di Zocca (e vi assicuro che un incontro tra KR7 e Vasco vale il prezzo del biglietto, eh). Insomma, la prendo larga, molto larga. Una delle canzoni più celebri del Signor Rossi ha un verso che fa così: eh già, eh già, io sono ancora qua...
Ecco. Noi ferraristi, appunto, siamo ancora qua. A chiederci per quanto dovremo aspettare. Ad interrogarci sulle pubbliche ammissioni di inferiorità: da Mattia Binotto a Carletto Leclerc, passando per Carlos Sainz e Luca Colajanni, ci è già stato detto che nemmeno il 2021 sarà l'anno buono. Niente mondiale, per carità. Lo slogan è stato idealmente sottratto alle ditte che si occupano di manutenzione viaria: stiamo lavorando per voi. Ripassate nel 2022. E bla bla bla.
Ora, qui non si tratta di contestare il realismo come linea guida e come stile di vita. Ci mancherebbe. I fans della Rossa non hanno mai avuto l'anello al naso. Siamo tutti adulti e (speriamo presto, in senso letterale!) vaccinati: se nelle ultime tre gare del 2020 hai raccolto la bellezza (faccio per dire) di un punto, poi fai fatica ad immaginare una riscossa immediata e plateale, in presenza di un regolamento tecnico congelato per effetto della pandemia.
Fin qui, ci siamo. Nessuno pretende miracoli. Nessuno immagina soluzioni magiche in stile Harry Potter. È vero, il povero Binotto un po' somiglia al maghetto della letteratura e dei film: non nei prodigi, però. Detto questo, abbiano pazienza a Maranello, da John Elkann in giù. Eh già, noi siamo ancora qua: a sperare. Non nell'impossibile, bensì nel segnale di una inversione di tendenza.

FORMAZIOINE PER LA RISCOSSA
Charles Leclerc e Carlos Sainz sono le punte di diamante della Ferrari che cerca di invertire nel migliore dei modi il trend negativo della scorsa stagione

Sarò breve, augurandomi di non essere greve. La proiezione messianica sul 2022 ("Vedrete cosa sapremo combinare con le regole nuove!") non è un delitto. È un errore. Il che è peggio.

Vedete, non è la strategia della comunicazione a far vincere i Gran Premi. Noi ferraristi non abbiamo mai pensato che il messaggio sia più importante del mezzo (meccanico). Ma proprio perché siamo ancora qua, dopo sospetti mediocri e accordi secretati, dopo sconfitte penose e corrosive imitazioni di Crozza, ecco, siamo ancora qua e abbiamo il diritto di vedere qualcosa di meglio. Abbiamo il diritto di vedere la SF21 che lotta non per la vittoria, okay, ma per il podio sì. Abbiamo il diritto di sentirci promettere da Binotto che, lasciando pure da parte Mercedes e Red Bull, saremo sempre lì a giocarcela con la Aston Martin, con la McLaren, con la Alpine Renault.

In assenza del minimo sindacale, perché dovremmo fidarci? Perché dovremmo ciecamente scommettere sull'anno che verrà? In nome di chi o di cosa? Una delle cose più brutte attribuite a Gianni Agnelli (che pure voleva bene al Cavallino) è quella frase che suona più o meno così: vincere è l'unica cosa che conta. Emerita idiozia, che giustifica il peggio. Conta invece "come" si vince. E soprattutto conta "come" si perde. Un replay delle sconfitte del 2020 sarebbe intollerabile e avrebbe conseguenze facilmente prevedibili sugli organigrammi di Maranello. Chiudo con un ricordo intriso di speranza. Era il 1989. Il campionato del mondo di Formula Uno cominciava in Brasile, sul circuito carioca di Jacarepagua. La Ferrari, per tutto l'inverno, aveva rimediato figuracce. Il rivoluzionario cambio elettroattuato si sfasciava sempre. Andammo a Rio con la malinconia convinzione che Mansell e Berger si sarebbero ritirati dopo pochi chilometri.

Il sabato sera, finite le qualifiche, chiesi a Nigel quanto sarebbe durata la sua gara.

Mi guardò stupito. *«Fino alla bandiera a scacchi* - rispose - *Non sarei in Ferrari se non pensassi di poter provare ad arrivare sempre primo»*.

Contro tutti i pronostici, against all odds, Nigel Mansell su Ferrari vinse il Gran Premio del Brasile del 1989.

Auguri a Leclerc e Sainz. Mi sa che ne hanno bisogno. ●

di Alessandro Gargantini

Challenger very big show

IL TEMA PRINCIPALE È SEMPLICE: LE RED BULL A CACCIA DELLE MERCEDES E VERSTAPPEN CHE TIENE NEL MIRINO HAMILTON. POI C'È LA FERRARI CHE SI DEVE RIPRENDERE E AVVICINARE I RIVALI...

di **Alessandro Gargantini**

Sono bastate le prime tre giornate di test a Sakhir per far parlare tutti di un mondiale dal nuovo volto. Verstappen favorito, Tsunoda indiavolato, Frecce d'Argento spuntate. Il tutto, mentre la Scuderia Ferrari dava importanti segnali di recupero. Ventiquattro ore di test, suddivise in sei turni di prove, sembrano aver scalfito certezze acquisite nel tempo e proposto nuovi dominatori. Ma sarà realmente vera gloria per chi ha capeggiato una sessione di prove collettive ridotta a solo tre giorni, nella quale i piloti che hanno percorso più chilometri sono stati al volante solo un giorno e mezzo? Tanti segnali emersi dalla pista del deserto sembrano credibili ma, fino quando non ci saranno punti veri in palio, ogni parola spesa oggi potrebbe essere presto dimenticata. La stagione 2021 si è aperta all'insegna delle power-unit Honda, che a fine campionato lasceranno il mondiale, che si sono dimostrate incredibilmente a loro agio su un tracciato di trazione ed efficienza aerodinamica sul quale, in passato, erano andate in grave difficoltà. In Bahrain i propulsori nipponici non si erano mai rivelati un punto di forza per la squadra di Milton Keynes, costretta ad abbozzare quando servivano i cavalli. Nel 2019, nel giorno della prima pole position di Leclerc in Rosso, Verstappen non andò oltre in quinto posto distaccato di 886 millesimi dal ferrarista. Un risultato nettamente migliorato l'anno scorso, quando il pilota di Hasselt conquistò la seconda fila distanziato 414 millesimi dal miglior tempo di Hamilton e grazie al secondo posto salì per la prima volta sul podio del Bahrain International Circuit. Dallo scorso 28 novembre le gerarchie sembrano essersi capovolte. Non solo l'olandese guarda tutti dall'alto, ma può anche vantare un vantaggio impressionante di 1"065 secondi sul sette volte iridato, siglato con le mescole più dure, le C4, contro le C5 usate dal rivale. Nei primi sei miglior tempi siglati a Sakhir, solo Verstappen e Leclerc non hanno ottenuto il loro tempo con le C5. Che la Red Bull abbia iniziato bene il nuovo anno è un dato di fatto, al punto da giustificare i favori del pronostico alla vigilia del primo Gran Premio del 2021. Ma il tenore del margine sulla miglior Mercedes non è realistico.

DOPO I SEGNALI NON POSITIVI DEI TEST

MERCEDES: DODICI GIORNI PER RITROVARSI

Al termine dello scorso mondiale, Max Verstappen aveva salutato tutti dal gradino più alto del podio di Yas Marina. Dopo aver siglato il miglior tempo in qualifica, l'olandese della Red Bull ha espugnato con autorevolezza un tracciato che, da quando si è aperta l'era dei motori ibridi, era sempre stato un feudo Mercedes. Era dunque lecito attendersi che, all'apertura del nuovo mondiale, il ventitreenne nato a Hasselt sarebbe stato la principale minaccia per le Frecce d'Argento. Ma nella sua prima uscita stagionale Verstappen è andato oltre ogni previsione. Ha rubato la scena ai suoi storici rivali, relegandoli in un angolo. Il pupillo di Helmut Marko si attendeva di dovere combattere contro le Mercedes W11 che hanno dominato la scorsa stagione, ma le monoposto della Casa di Stoccarda non hanno opposto la solida granitica resistenza. Gli uomini di Toto Wolff hanno cominciato la nuova stagione in sordina, evidenziando chiare difficoltà, ma in questo momento è impensabile che l'attuale scenario diventerà una costante nel corso della stagione, a cominciare del debutto di settimana prossima. I compiti da svolgere per i tecnici della Mercedes al termine delle prime tre giornate in pista dell'anno sono parecchi, e non tutti di facile soluzione. Nella prima uscita dell'anno le W12 hanno dimostrato problemi in termini di affidabilità, bilanciamento e velocità di punta. I primi, considerando la leggendaria affidabilità delle Frecce d'Argento, che l'anno scorso hanno conosciuto un solo ritiro, sembrano di pronta soluzione. Anzi, meglio avere un problema nei test che quando ci saranno punti in palio. Le velocità di punta non stellari potrebbero essere legate alle dimensioni delle ali provate. Servirà invece un accurato lavoro di messa a punto per risolvere i problemi di bilanciamento che hanno reso le nuove Mercedes instabili e imprevedibili nelle reazioni. Quando Hamilton compie due testacoda, diverse uscite di traiettoria ed è spesso chiamato a corre-

MAX ASSICURA MAXIMUM ATTACK
Max Verstappen con la rinnovata Red Bull in questo momento sembra poter assicurare un gran livello di sfida ad Hamilton con la Mercedes, nel tentativo di spezzarne il dominio iridato degli ultimi anni

zioni al limite, significa che qualcosa sulla macchina ancora non va. Nel 2019, gli uomini della Mercedes si presentarono in ritardo ai pre-season test, ma risposero sette giorni dopo nel secondo round di prove in programma a Montmelò con una monoposto rinnovata, chiudendo il secondo round di quattro giorni sulla pista catalana a tre millesimi dal miglior tempo di Vettel. Trovato il set-up ottimale la Frecce d'Argento tornarono ad essere le vetture da battere. Quest'anno, con le sessioni di test pre stagionali compresse in tre soli giorni, non ci sarà il tempo per una seconda verifica. Dal momento in cui si sono chiusi i test alla prima sessione di prove libere di Sakhir si frappongono meno di due settimane. Saranno dodici giorni di fuoco quelli che Toto Wolff dovrà affrontare per trovare una risposta al preoccupante rebus di incognite che caratterizzava la sua squadra alla chiusura dei test.

INGREDIENTI PER STARE AL TOP

AGLI UOMINI DI WOLFF SERVE CALMA E CONCENTRAZIONE

La W11 non solo è la monoposto che ha dominato lo scorso mondiale, è anche quella che ha percorso più chilometri. Un record di affidabilità contrassegnato da un solo ritiro in diciotto Gran Premi per Bottas, mentre la vettura gemella di Hamilton non si è mai fermata. La monoposto progettata dallo staff diretto da James Allison nella sede di Brackley si era rivelata anche un mostro in termini di bilanciamento e configurabilità. Non c'è pista sulla quale le monoposto anglo tedesche non si siano dimostrate vincenti, sia con il duo titolare, sia con il rookie Russell. Dallo spegnimento dei motori a Yas Marna sono trascorsi meno di cento giorni. Eppure, guardando i riscontri della pista, sembra che tutto sia cambiato, come se un sortilegio trattenesse Hamilton e i suoi nella rincorsa all'ottavo iride. Della proverbiale affidabilità sembra che non sia rimasto nulla. Delle dieci squadre scese in pista sul tracciato del deserto, la Mercedes è quella che ha percorso meno chilometri. Come se non bastasse, la scarsa affidabilità è stata accompagnata da evidenti problemi di bilanciamento, rilevati dai piloti, che hanno reso la W12 bizzosa e imprevedibile. Anche peggio della famosa "Diva", il soprannome dato da Wolff alla sensibilissima W09. Ma cosa frena la Mercedes? Dodici giorni sono pochi per mettere a fuoco e risolvere un problema per il quale non c'è ancora una soluzione. Dopo i pre-season test le monoposto tedesche sono scese in pista percorrendo i cento giri dedicati al filming day, ma non è semplice fare probe attendibili con le gomme da demo e con così poco tempo. Certamente, Wolff ha azzeccato la scelta nell'abbandonare Silverstone a favore di Sakhir, più funzionale in vista dell'esordio stagionale, per percorrere questi cento chilometri extra, ma per il team principal austriaco e i suoi uomini il tempo per ricostruire il puzzle è veramente poco. E l'ansia, in passato, ha dimostrato di essere un nemico da non sottovalutare per l'armata vestita d'argento, che spesso si è rivelata sensibile ai risultati della pista. Se Hamilton, dopo un inizio di stagione disastroso, nel 2018 non si fosse trovato in

regalo dalla sorte la vittoria di Baku, con le due Red Bull protagoniste di un contatto, Bottas alle prese con una foratura e Vettel con un lungo, la rincorsa al suo sesto mondiale sarebbe stata meno in discesa. Wolff questa volta non dovrà lavorare per portare nuove motivazioni alla sua squadra, ma dovrà soprattutto evitare che si facciano rallentare dalla frenesia e dall'ansia.

REGINA IN AFFANNO

FRECCE D'ARGENTO A CORTO INDIETRO CON LA MESSA A PUNTO

Lo scorso fine settimana la Mercedes ha completato solo 304 giri della pista di Sakhir. È la squadra che ha percorso il chilometraggio minore. Dopo l'inconveniente al cambio sofferto da Bottas nella prima sessione del venerdì, la Mercedes ha cambiato la sua strategia decidendo di rinunciare a long-run completi a favore di prove mirate a verificare speci-

fiche soluzioni. La decisione di sacrificare la simulazione di un Gran Premio si fonda sul fatto che solo il 30 per cento delle parti della W12 sono nuove, mentre larga parte della monoposto è identica a quella utilizzata dodici mesi fa. La resistenza e l'affidabilità di numerose parti è dunque ampiamente nota. Questa circostanza ha portato alla scelta di testare soprattutto le novità aerodinamiche e prove comparative di set-up. Tra le scuderie motorizzate Mercedes, anche la McLaren ha seguito lo stesso approccio. Nel corso dei due giorni e mezzo di test svolti, Hamilton e Bottas hanno faticato nel lavoro di messa a punto. Bottas è parso più a suo agio di Hamilton. Quando la macchina si stabilizzava nelle curve veloci, andava in crisi nella parte più guidata della pista del deserto. Il vento, che nel giro di poche ora cambiava la propria direzione anche di 180 gradi, certamente non ha dato una mano ad una squadra in difficoltà con il bilanciamento. La sfida che lo staff tecnico diretto da Allison deve affrontare non è certamente semplice. In primis, bisognerà individuare la causa dell'instabilità della monoposto, se è causata dall'aerodinamica, dal nuovo fondo più stretto o dalle nuove coperture della Pirelli. Senza escludere che possa trattarsi di una compartecipazione di tutti e tre i fattori. Fonti Mercedes tendono a escludere guai alle sospensioni, visto che il resto della macchina è rimasto invariato. Dalla Germania sono emerse voci che attribuiscono gran parte della responsabilità ai problemi di stabilità della Mercedes al nuovo fondo, più stretto, che agevolerebbe la Red Bull in quanto le monoposto della scuderia di Milton Keynes hanno un'inclinazione più netta, mentre le W12 hanno un fondo più "parallelo" all'asfalto. Nei prossimi giorni a Brackley faranno dei test comparativi. Se il problema fosse l'inclinazione nel fondo, la cosa non sarebbe colta negativamente, visto che significherebbe che il problema è stato per lo meno individuato. I tecnici della Mercedes hanno comunque messo in chiaro il fatto che dai dati raccolti non emergono importanti problemi di natura aerodinamica.

L'OMBRA RED BULL PER MERCEDES

La tre giorni di test collettivi in Bahrain ha fatto scattare l'allarme in casa Mercedes. Il ruolo di regina dei test se l'è così preso la Red Bull subito pimpante sin dai primi giri sulla pista di Sakhir

CHE BELLA ZAMPATA NEI TEST

INTANTO, VERSTAPPEN PUÒ SOGNARE

Solo al termine del primo Gran Premio dell'anno potremo comprendere meglio quale sia il potenziale della W12 e se Verstappen ha reali possibilità di interrompere l'egemonia delle Frecce d'Argento. Nella prima sessione del 2021, la Red Bull ha percorso solo 65 giri in più della Mercedes. Eppure, la sensazione è che la RB16B sia nettamente più in forma. I numeri dicono che la squadra diretta di Christian Horner si sia mostrata più avanti nei test, ma conosciamo benissimo la capacità di reazione della Frecce d'Argento che, con la naturalezza mostrata in passato, potrebbero confermarsi su un altro pianeta e dare un brutto risveglio a chi le vedeva in crisi prima ancora di cominciare. Chi possiede un minimo di memoria storica, sa benissimo quanto si sia mostrata superiore la W11 nel precedente campionato e che Allison abbia fermato il suo sviluppo già a fine agosto. Soltanto nell'ultima prova della stagione, con Hamilton convalescente dal C-19 e con i mondiali piloti e costruttori in cassaforte, gli uomini di Toto Wolff hanno alzato il piede lasciando spazio alla decima vittoria di Verstappen. La vittoria di Abu Dhabi ha galvanizzato l'ambiente Red Bull, che si è rinforzato con l'arrivo di Perez e che ha lavorato tutto l'inverno dopo essersi congedato dallo scorso mondiale con un successo. L'aggiunta della lettere B sembra aver domato la natura spigolosa della RB16 del 2020, nervosa e poco sincera e prevedibile nelle reazioni del posteriore. Lo scorso fine settimana, nei confronti delle Frecce d'Argento, la situazione sembra essersi capovolta. Dove Verstappen e Perez transitavano in totale controllo, in

DUE BELLE SORPRESE

Tra le belle sorprese dei test alla vigilia dell'inizio della nuova stagione ci sono senza ombra di dubbio McLaren e Alpha Tauri. Ancora tutto da decifrare compiutamente il ruolo della Ferrari nel Mondiale 2021

particolar modo nelle curve 1, 8 e 13 della pista del deserto, i piloti di Toto Wolff faticavano a mantenersi in traiettoria. Il direttore tecnico della Mercedes Andy Shovlin ha chiaramente ammesso che la Red Bull in questo momento è più veloce anche nel ritmo gara. Strategia? I pre-season test hanno anche l'effetto di illudere e di fare sognare.

CON RICCIARDO E NORRIS PUNTA IN ALTO

McLAREN ANCORA TERZA FORZA IN CAMPO? RIVALI AGGUERRITI

La McLaren punta a difendere il terzo gradino del podio conquistato con un solidissimo mondiale 2020. La squadra di Woking ha perso Sainz, ma ha trovato un validissimo riferimento in Ricciardo. Dopo sei anni, le monoposto inglesi sono tornate ad utilizzare i propulsori Mercedes, mostrando di aver velocemente ritrovato i giusti riferimenti, come se tutto quel tempo non fosse trascorso. Non si sono visti grossi problemi di assetto o di adattamento alla nuova power-unit, come se la MCL35M avesse sempre usato l'unità tedesca. Ricciardo e Norris non sono andati a caccia dei tempi, hanno svolto il piano di lavoro previsto e mostrato un clima estremamente sereno e fiducioso, anche perché i tecnici della squadra inglese hanno individuato una soluzione innovativa, inserendo due paratie verticali del diffusori in risposta alle restrizioni poste dal nuovo regolamento. La squadra diretta da Andreas Seidl dà l'impressione di essere ben equipaggiata a difendere il suo ruolo in graduatoria degli attacchi di Ferrari, Aston Martin, Alpine e, perché no, Alpha Tauri, che ha in Gasly e nel rookie Tsunoda, autore del secondo tempo nei pre-season test, un duo scatenato. Il ventenne di Kanagawa, tra i debuttanti, era quello accompagnato da minor clamore, non chiamandosi Schumacher e nemmeno Mazepin, quest'ultimo sempre molto seguito in ogni sua iniziativa. Tsunoda ha talento, da rookie in F2 nel 2020 ha mancato il titolo di 15 punti ma ha colto ben quattro pole-position, chi lo segue dalla serie minori conosce bene il suo repertorio e il suo potenziale. Il giro veloce è una sua specialità, ce ne siamo accorti subito. Ma il distacco di 93 millesimi dalla migliore performance di Verstappen fa capire quanto questo ragazzo dagli occhi a mandorla potrà dare alla massima serie. Il Sol Levante ha già il suo nuovo samurai. Il confronto con Gasly sarà per il giovane Yuki la prova del nove. L'Aston Martin sognava un debutto più tranquillo. Se la classifica dei tempi non era una priorità per la squadra di Silverstone, coprire un adeguato chilometraggio certamente sì. Le monoposto dai colori British Green hanno percorso solo dieci giri in più rispetto alle Mercedes, con Vettel fermo a soli 117 giri. Un problema al cambio sabato e uno al turbocompressore la domenica ha rallentato soprattutto il pilota tedesco in cerca di riferimenti nel suo nuovo team. Vettel confidava di avere almeno un centinaio di tornate in più di esperienza prima del debutto.

«*Dieci anni fa sarei andato nel panico per un debutto così*» ha candidamente ammesso Vettel, che affronterà la prima uscita stagionale con poche certezze. Sono estremamente soddisfatti in casa Alpine per i pochi problemi avuti, per il chilometraggio coperto e per i buoni riscontri registrati dal rientrante Alonso, che ha lavorato molto e bene insieme a Ocon sotto gli occhi di Brivio. Dal momento che i due piloti della squadra transalpina non hanno cercato con insistenza il tempo, solo all'esordio di Sakhir conosceremo il suo potenziale.

IL RITORNO DI ALONSO
Il ritorno di Fernando Alonso è uno dei tanti motivi d'interesse del Mondiale 2021. Lo spagnolo con l'Alpine punta a lasciare il segno all'interno di questo campionato

ALFA ROMEO RACING E WILLIAMS OK

BISCIONE PRONTO A COLPIRE NEL DESERTO. BENE PURE RUSSELL

Se il primo passo nella nuova stagione per la Aston Martin è stato spinoso, ha davvero convinto la prima uscita dell'Alfa Romeo Racing, che con Raikkonen e Giovinazzi ha percorso la cifra record di 422 giri senza accusare alcun problema. Il quarantunenne driver di Espoo non solo ha colto il quarto tempo assoluto a 806 millesi-

mi dal record di Verstappen, ma è anche stato il pilota che ha compiuto più chilometri in una sola giornata. Il lavoro di sviluppo sul frontale della monoposto compiuto dai tecnici diretti da Jan Monchaux sembra abbia portato ottimi risultati in termini di guidabilità della C41, della quale i piloti hanno apprezzato il feeling alla guida e la prevedibilità delle reazioni. Seppur lontano dalle luci della ribalta ha impressionato anche la Williams FW43B di George Russell, autore del sesto tempo assoluto e stakanovista al volante nella giornata di domenica, l'unica nella quale il pilota di Norfolk è sceso in pista, la più rappresentativa per la squadra guidata da Simon Roberts che è apparsa in netto progresso. Hanno svolto il loro compito senza troppi travagli anche i due rookie del Team Haas Mazepin e Schumacher, che hanno fatto esperienza sulla VF-21 senza commettere particolari errori e dividendosi la monoposto della scuderia di Kannapolis in tutte e tre le giornate. I due esordienti hanno dovuto prendere confidenza con le procedure della squadra e con il comportamento della monoposto a pieno carico di carburante e si sono immersi nel lavoro di messa a punto della macchina e nella simulazione dei pit-stop. Certamente il duo schierato da Gunter Steiner è quello che più ha sofferto della riduzione a soli tre giorni con una sola monoposto dei pre-season test. Sarebbe servito decisamente più tempo ai due esordienti, che ora dovranno metabolizzare la mole di dati raccolti. Non sarà un esordio in discesa per i suoi ragazzi, come ha fatto intendere Steiner, che si è dichiarato soddisfatto del lavoro svolto e consapevole del fatto che servirà un po' di tempo prima che Schumacher e Mazepin entrino a pieni giri nel loro nuovo ruolo.

ALFA RACING SUBITO IN PALLA

Ancora una volta Antonio Giovinazzi difenderà i colori italianiu sulla griglia della F.1. Il pilota di Martina Franca è bello carico dopo i test che hanno visto un'Alfa Racing subito in palla

Dream team pronto a confermarsi

ANDIAMO A RIPERCORRERE GENESI, CRESCITA E AFFERMAZIONI DELLA MERCEDES DI TOTO WOLFF CHE NELL'ERA TURBOIBRIDA È RIUSCITA A DIVENTARE LA SQUADRA PIÙ VINCENTE DI SEMPRE

di **Matteo Novembrini**

Per capire come tutto ciò sia riuscito a divenire realtà, non serve andare indietro neanche più di tanto. Basta andare a ritroso di qualche mese, ad Imola, e riprendere quel ricordo di Aldo Costa da parte di Toto Wolff: *«Negli ultimi anni ci sono stati tanti sacrifici, tanto sudore e tante lacrime che abbiamo dovuto versare, e tante decisioni difficili da prendere. Questo pomeriggio stiamo mettendo insieme un sogno, ricordo che nel 2014 avevamo fissato come obiettivo quello di vincere un campionato del mondo, ed allora Aldo Costa disse: «Non penso che sia abbastanza ambizioso, dobbiamo vincere tanti titoli', appendendo la scritta sul muro. Sembrava folle, ed invece oggi siamo qui con sette titoli grazie ad Aldo che ha fissato questo traguardo sul muro».*

Un dominio che parte da lontano

È partito tutto così, con un foglio appeso al muro. Certo, non è stata quella scritta a fare andare forte le Frecce d'Argento nelle ultime sette stagioni, ma è sufficiente per capire come faccia una squadra che vince a vincere di nuovo e poi rivincere ancora. Magari, nella F.1 di oggi, mantenere un dominio è un pelo più facile visti gli stop ai test in pista, ma non è certo con l'assenza delle prove private che si spiega un dominio lungo sette anni e non ancora terminato. Il successo si costruisce con tempo e pazienza, niente in Formula Uno si inventa dall'oggi al domani. Come ricordava Wolff, la Mercedes ha dovuto passare anche anni difficili prima di iniziare a fare incetta di trofei. Roba importante da ricordare per chi se lo è dimenticato.

Ritorno in F.1, che fatica!

La storia, nella sostanza, la conoscete tutti: la Mercedes arrivò in F.1 negli anni '50 per dominare, e dominò fino a quando non decise di dire addio a causa del terribile incidente di Le Mans 1955. Vi rientrò dopo quasi 40 anni, con la Sauber, prima di saltare sulla McLaren e dare vita ad un binomio vincente. Tante volte si era parlato di una Mercedes volenterosa di rilevare tutta la scuderia britannica e tornare in prima persona, non solo come motorista ma come costruttore totale; quello che sembrava potersi realizzare con McLaren, andò invece in porto con la Brawn Gp, rilevando tutta la struttura che il fiuto di Ross Brawn era riuscito a farsi dare dalla Honda per la simbolica cifra di una sterlina. Ross con la ex Honda in disfacimento vinse due mondiali e lasciò il posto alla Mercedes, che lo scelse come proprio team principal. La tavola pareva apparecchiata fin troppo bene: la casa della Stella aveva preso in mano la struttura campionessa in carica mettendo sul tavolo un bel mucchio di soldi, l'unica cosa che era mancata alla Brawn. Per di più, era arrivato anche Michael Schumacher, che aveva accettato le sirene del ritorno riaccese l'anno prima dalla Ferrari. Correva il 2010 e Michael si era dato tre anni di tempo per vincere l'ottavo mondiale, un traguardo che in tanti giuravano fosse possibile. La storia recente ha detto che non è andata esattamente così.

VOCAZIONE AL TRIONFO

Al di là dei primi riscontri dei test collettivi della F.1, la Mercedes resta al top della categoria. E, anche se adesso la vediamo un po' in... controsterzo, il suo spessore resta palpabilissimo e il potenziale terrificante

La costruzione: da Ross e Michael a Toto e Lewis

Questo perché i primi tre anni della Mercedes sono stati un flop. Totale. Segno che non basta avere soldi e grandi nomi se non ci sono idee e soprattutto organizzazione. Perché sulla carta pare facile: metto Ross Brawn al muretto, Schumi e Rosberg al volante, Geoff Willis, Jorg Zander e Loic Bigois tra gli ingegneri e Norbert Haug come manager e vinco facile. Invece ci è voluto del tempo, molto, per iniziare a vincere. Però è stato proprio in quegli anni che la Mercedes, pur non vincendo, ha messo le basi per il futuro dominio. L'era ibrida è arrivata nel momento giusto, ma in casa Mercedes i progressi c'erano già stati. Una vittoria nel 2012, tre nel 2013 con il 2° posto tra i Costruttori davanti alla Ferrari che, è bene ricordarlo, arriva dietro alla Mercedes non solo dal primo anno dell'era ibrida ma da quello precedente, l'ultimo con i V8 aspirati. Schumi, per quanto nelle bacheche di Brackley e Brixworth abbia aggiunto appena un podio in tre anni (ed una pole magnifica, purtroppo cancellata da una penalizzazione, a Monaco), in eredità è stato in grado di lasciare una mentalità che ci ha messo un po' ad ingranare, ma che poi è diventata la base per gli anni dei successi a ripetizione. Lo stesso vale per Ross Brawn, fuori proprio all'alba dell'arrivo delle power unit, ma pedina fondamentale nella costruzione del team. Perché nel 2013 erano già arrivati Niki Lauda e Lewis Hamilton (l'inglese fu proprio il primo colpo di Niki in qualità di presidente non esecutivo), e soprattutto lui, Toto Wolff, nel suo ultimo passo alla scalata alla Formula Uno.

Mentalità vincente

Per vincere, bisogna prima avere una mentalità vincente. In Formula Uno nessun successo è casuale, e quello Mercedes meno che mai. Prima di iniziare a dominare, le Silberpfeil hanno messo a posto tutto ciò che non aveva funzionato nei primi anni. Ed insieme ad una campagna acquisti tra i tecnici di tutto rispetto, a cominciare da Aldo Costa, silurato da Ferrari alla fine del maggio 2011 e già operativo pochi mesi dopo in Mercedes, la scuderia anglo-tedesca ha portato avanti una crescita sul piano umano che ha fatto la differenza. Trovare autostima e fiducia nonostante i risultati non arrivassero non è stato facile, ma si è puntato molto sulla rivoluzione del 2014, quella che era vista come un dentro o fuori; a fine 2012, dopo tre stagioni deludenti, i vertici non erano così tanto convinti di proseguire in Formula Uno, e la scelta di rimanere fu spiegata principalmente con due motivi: da un lato la paura di lasciare con risultati piuttosto scadenti, con un'immagine del marchio danneggiata dall'avventura in F.1, dall'altro l'opportunità di una rivoluzione tecnica alle porte con la prospettiva di cominciare a vincere con costanza e di portare a casa il titolo. Prevalse la linea della pazienza, e dal 2014 sono arrivati 14 titoli mondiali. Un segreto è quello che, secondo le parole di Aldo Costa dopo il titolo Costruttori ad Imola l'anno scorso in Mercedes «*ci si diverte a lavorare lì. Questo perché c'è unità, non politica. E soprattutto c'è un clima di non colpevolizzazione, un aspetto fon-*

damentale. Se quando sbagli sai che sarai protetto e consolato anziché additato, ti sentirai libero di osare. E in un contesto a velocissimo sviluppo come la Formula Uno osare è assolutamente necessario». Chiaro, conciso, diretto.

Vincere pur cambiando

La grandezza della Mercedes in questi anni è stata quella di sapersi rinnovare internamente, senza che le esigenze esterne lo richiedessero o addirittura lo imponessero. La struttura tecnica del resto ha subìto cambiamenti anche pesanti nel corso di questa stagioni. Il direttore tecnico dei primi allori iridati era stato Paddy Lowe, il cui posto è stato preso da James Allison nel 2017, per un gruppo di lavoro che nel frattempo è stato in grado di salutare anche Aldo Costa ed Andy Cowell senza risentirne in termini di risultati, attutendo addirittura la perdita di una personalità forte ed insostituibile come quella di Niki Lauda, scomparso quasi due anni fa. Il tutto mentre i cambiamenti non si sono fermati neanche ad un livello leggermente inferiore, con l'arrivo di Lorenzo Sassi come motorista e Giacomo Tortora in quello di vice progettista. Inserimenti mirati, con molte persone che avevano avuto un passato alla Ferrari. L'aggiunta (o la sostituzione, a seconda dei casi) di personale in un processo di continua evoluzione non è affatto semplice, soprattutto se questo processo poi non ne risente nei risultati. Anzi, sono proprio questi continui cambiamenti a mantenere alto il livello di entusiasmo in seno ad una squadra che non ha mai atteso lo schiaffo per rinnovarsi. È come se tra Brackley e Brixworth l'aria che si respira fosse diversa, come se aleggiasse una sorta di

OPERAZIONE OTTAVO TITOLO

A trentacinque anni Lewis Hamilton ha un'occasione meravigliosa per provare a portare a otto i titoli mondiali vinti, ascendendo a un soglio magico mai raggiunto prima da nessuno...

DNA intrinseco nella struttura che permette sempre di trovare la strada giusta verso la vittoria. In termini filosofici, in tutti questi anni la Mercedes ha affrontato solo un vero, grosso cambiamento, ed è stato in fatto di piloti: dopo tre stagioni con il titolo che era solamente una questione in famiglia, con l'addio di Nico Rosberg il team ha preferito salutare lo schieramento a due punte per sposare quello del pilota forte accompagnato dal fedele scudiero. Anche in questo senso, il tempismo è stato perfetto: nei primi tre anni la Mercedes ha potuto "permettersi" una lotta intestina anche accesa contando sulla propria superiorità, ma una volta salutato Rosberg, Wolff ha colto l'opportunità per unire l'utile al dilettevole: fiutando un futuro un po' più difficile, ha cambiato lo schema della squadra azzeccando anche questo cambiamento.

Tra pista e politica

In questi anni non sono mancate le polemiche, come sempre avviene quando un dominio di una squadra riesce a schiacciare tutte le altre. È stato così per Ferrari, Red Bull ed anche per Mercedes. Soluzioni tecniche al limite che hanno provocato proteste, e spesso polemiche. Mercedes ha saputo vincere in pista ma al tempo stesso essere forte anche sul piano politico. Il famigerato test segreto di otto anni fa è l'esempio più lampante, ma negli anni le prove di forza sono state numerose. Quando si vuole vincere in un mondo di squali, non bisogna guardare in faccia nessuno; ed in questo Toto Wolff è stato un maestro, riuscendo a tenere ben distinti i capi di un filo che rischiava di aggrovigliarsi: ha messo le mani su squadre e piloti in qualità di manager, legando a sé una buona fetta del mondo in F.1. Non è che con queste operazioni Mercedes ha vinto in pista, ma ha trovato un rispetto ed una forza sul piano politico molto pesante quando si trattava di andare a discutere sui tavoli che contano. Per vincere bisogna essere cattivi, e la Mercedes lo è stata quando c'è stato bisogno di farlo: a Spa, nel 2017, i campioni in carica anticiparono di un Gp il debutto della nuova power unit, che debuttando in Belgio non sarebbe stata vincolata dalla direttive sull'olio che sarebbero state introdotte a partire da Monza. Si dice che Mercedes violò un gentlemen agreement, ma l'accusata si è sempre dichiarata non colpevole con questa difesa: *«Abbiamo accettato la regola, ma ad anticipare il motore potevano pensarci anche gli altri...»*.

La squadra più forte di sempre

Anche così, o forse soprattutto così, la Mercedes è diventata la squadra più forte di sempre. Lo dicono i numeri ed anche le sensazioni. Prima di quello Mercedes in Formula Uno ci sono stati altri domini, ma nessuno così marcato come quello anglo-tedesco. In questi anni le Silver Arrows hanno riscritto completamente il libro dei record, e con loro Lewis Hamilton. Mai nessuna squadra ha infilato sette titoli Costruttori di fila: battuta la Ferrari, che era arrivata a sei tra il 1999 ed il 2004, perdendo questo primato proprio ad Imola, sulla pista dedicata alla memoria del suo fondatore e di suo figlio. Non era mai successo nemmeno che una singola squadra vincesse sette volte consecutivamente il titolo Piloti, con il regno di Hamilton interrotto solo momentaneamente da Nico Rosberg, che però vestiva Mercedes pure lui. Tra i vari record ce n'è anche uno molto singolare, e si tratta del modello più vittorioso di sempre: questo scettro appartiene alla Mercedes W07 Hybrid, che nel 2016 portò a casa ben 19 Gp su 21: record assoluto per un singolo modello, anche se in termini percentuali il primato è rimasto alla mitologica McLaren Mp4-4 del 1988, con le sue 15 vittorie in 16 Gp, pari al 93,75% dei successi stagionali contro il 90,47% della W07. Per dare vita ad un ciclo tecnico incredibile, la Mercedes ha puntato forte sull'unione del gruppo, sulle relazioni umane. In pista ci vanno le macchine, ma dietro alle macchine, non solo al volante, ci sono gli uomini. Per riprendere le parole di Costa elencate qualche paragrafo fa, tra Brackley e Brixworth non si è

mai puntato il dito contro chi aveva sbagliato, ma si è sempre cercato di migliorare come squadra, facendo tesori degli errori. Questo concetto di gruppo unito non è un qualcosa nato solo perché le vittorie hanno dato fiducia, tutt'altro; è stato la causa delle vittorie, non l'effetto. La Mercedes ha lavorato per questo, cercando di instaurare un clima di serenità, dove vigesse sempre il desiderio di fare bene e dove vi fosse una tensione positiva, quella che ti spinge a chiedere tanto innanzitutto a te stesso. Per cementare il gruppo, i campioni di questi anni hanno fatto alcuni "ritiri", come quello di inizio 2014, con il viaggio ad Oxford, in una vecchia prigione divenuta il Malmaison, un hotel, dove fare quadrato in vista della stagione. In casa Mercedes, in tanti sono pronti a giurare che il vero punto di svolta sia stato il 2013: la W04 vinse appena tre gare, ma fu il progetto che fece capire a Mercedes di essere arrivata. Un po' come quando in casa Red Bull dicono che il vero punto di svolta sia stata la Rb5 del 2009: non ha vinto il titolo, ma è stata la base dei successi futuri. Quest'idea è condivisa anche da un nome che nei racconti della Mercedes pigliatutto viene fuori un po' troppe poche volte, ma che in realtà ha una grande importanza: John Owen. Costui è il capo progettista delle Frecce d'Argento, il filo conduttore che ha disegnato tutte le Mercedes campioni del mondo senza prendersi troppo la ribalta. Un Costa, un Cowell od un Allison sono nomi più altisonanti e sicuramente più conosciuti, ma Owen è uno dei pilastri di questi anni di successi.

CONVIVENZA SOSTENIBILE

Lewis Hamilton e Valtteri Bottas danno vita a una coppia ben assortita e assolutamente priva di contrasti, con il finlandese veloce e competitivo, ma in ogni caso assai meno stellare del compagno in gara. E comunque per niente disposto a creare problemi quanto a rispetto delle gerarchie

E adesso?

Quando tra il 2016 ed il 2017 la F.1 decise di cambiare radicalmente le regole aerodinamiche, Paddy Lowe disse: *«Vogliamo vincere ancora, hanno cambiato le regole per fermarci e la prendiamo come una sfida personale»*. Lui se ne sarebbe andato di lì a poco, ma la Mercedes continuò a vincere. Lo stesso concetto lo si può applicare adesso: per il 2022 la Mercedes vuole restare al vertice, anche se non sarà affatto facile. Il progetto per la W13, o come si chiamerà, è già partito ed in Mercedes, come in qualsiasi altra squadra, vogliono farsi trovare pronti. Prima però c'è un 2021 da affrontare con attenzione, ed una W12 più complicata da domare del previsto. Magari qualche difficoltà c'è sul serio, ma è stata una Mercedes troppo brutta, quella dei test di Sakhir, per essere vera. Ed occhio che nei passi gara la W12 c'era eccome. Non può, non vuole perdere proprio adesso la Mercedes: Verstappen e la Red Bull vanno rispettati, ma non devono far paura. In una stagione così lunga, ci sarà comunque tempo per recuperare eventuali ritardi in classifica accumulati nei primi Gp. Le Frecce d'Argento non vogliono abdicare: il futuro è un punto interrogativo molto grosso, per varie ragioni, a cominciare da Lewis Hamilton; il 2021 però è l'anno buono per permettere a Lewis di salire a quota otto titoli mondiali, un traguardo mai raggiunto da nessuno, ed è buono anche per Mercedes per vincere ancora. No, il dominio non è finito qui: c'è un 2021 per dimostrarlo.

Ferrari il domani inizia oggi

RISALIRE LA CHINA DOPO UN 2020 SHOCK. IL FUTURO DEL CAVALLINO RIPARTE DA UNA SF21 CON LA QUALE PROVARE A COGLIERE L'OCCASIONE PROPIZIA. UN LAVORO SENZA SOSTA VERSO IL 2022

di **Alessandro Gargantini**

Archiviati anche i pre-season test, è arrivato il momento della verità. Il prossimo fine settimana sul tracciato di Sakhir ci saranno punti pesanti in palio, non ci si potrà più nascondere, servirà badare al sodo e scoprire le carte. I pronostici e le previsioni lasceranno spazio ai fatti. Dopo i veli che coprivano le nuove monoposto, caduti in rapida sequenza, verrà meno anche il clima d'incertezza che accompagna il primo Gran Premio della stagione. Per la Scuderia Ferrari è giunto il momento di voltare pagina, di chiudere una parentesi negativa e ripartire con rinnovate energie. Il che non significa cancellare con un colpo di spugna la passata stagione, ma riprendere quota al termine di un campionato che ha dato poco, ma insegnato molto. Non è un mistero che il 2021 sotto l'aspetto tecnico sarà una stagione di transizione per tutte le squadre, che avranno obiettivi tattici per quel che concerne il presente e strategici in vista della rivoluzione tecnica prevista tra dodici mesi. Farsi trovare impreparati alla scadenza del 2022 sarebbe errore imperdonabile. Per questo motivo, quest'anno sarà fondamentale allocare accuratamente priorità ed energie. Sarebbe un errore sottostimare il mondiale che scatterà il prossimo fine settimana, perché mantenere alti gli stimoli e la tensione sul presente è fondamentale per porre le migliori base per il futuro. Un calo di tensione e un rimando delle priorità esclusivamente al 2022 sarebbe infatti controproducente. Il domani inizia oggi. E l'obiettivo stagionale degli uomini guidati da Mattia Binotto è di recuperare posizioni nella graduatoria riservata ai costruttori al termine di un campionato inadeguato, il cui bilancio è stato certamente condizionato dall'impossibilità di metter mano alla SF1000 e rivoltarla in un periodo di freezing regolamentare che imponeva il divieto all'omologazione di parti nuove e a ogni intervento sul propulsore.

Test difficili da decifrare fino in fondo

La sede dei pre-season test, come desideravano diversi addetti ai lavori, in tempo di pandemia si è spostata dalla Catalogna al deserto del Bahrain. Il freddo a volte intenso dei primi giorni della primavera catalana ha lasciato spazio a un clima molto più caldo, ma estremamente ventoso e terribilmente mutevole. Basti pensare che le variazioni metereologiche che si verificano all'interno di una giornata nel deserto del Bahrain incidono per un secondo e mezzo sul tempo di percorrenza di un giro della pista di Sakhir. Una tale differenza, sul circuito di Montmelò, non si verifica nemmeno tra i mesi febbraio e maggio, che ospitano rispettivamente i pre-season test ed il Gran Premio di Spagna. Le variabili che hanno condizionato i risultati dei pre-season test di Sakhir non si limitano solo al meteo, ma si estendono anche alla differenza nei piani di lavoro, alle diverse mappature dei propulsori e ai problemi tecnici che hanno rallentato l'attività di alcune forze in campo. Per quel che concerne i piani di lavoro sostenuti dai team, oltre alla Scuderia Ferrari, soltanto Red Bull, Alpha Tauri, Williams e Alfa Romeo hanno compiuto delle simulazioni gara complete. Decifrare l'esito dei test, ad ammissione degli stessi tecnici coinvolti in prima persona, quest'anno è ancora più difficile rispetto al passato.

LA TERZA STAGIONE IN ROSSO DI LECLERC

Charles Leclerc si appresta a iniziare la sua terza stagione al volante della Rossa. Dopo l'ottavo posto colto nel Mondiale 2020, il monegasco è fermamente intenzionato a prendersi la rivincita sperando di avere a disposizione una vettura diversa dalla SF1000 che tanto ha fatto dannare nella passata stagione

Pensieri e parole indicative quanto i tempi sul giro

Per quel che concerne il piano di recupero della Scuderia Ferrari, la SF21 ha fornito ai tecnici e ai piloti del Cavallino un'impressione positiva ma, per quel che concerne il suo potenziale, potrà essere valutata solo dopo il primo confronto diretto con gli avversari. Nel corso della sessione di Sakhir gli uomini diretti da Mattia Binotto hanno privilegiato il basso profilo. Seppur con due piccoli contrattempi dovuti a un'anomalia alla combustione con Leclerc e al

sistema idraulico con Sainz, la Scuderia Ferrari ha rispettato i programmi di lavoro stabiliti e graffiato nel finale, ottenendo il terzo miglior tempo assoluto con Sainz. Il madrileno, nella sua migliore performance, utilizzava le meno performanti mescole C4, le stesse usate da Verstappen. Nella classifica dei sei migliori tempi, ad eccezione dell'olandese e dello spagnolo, tutti gli altri piloti hanno utilizzato le più morbide C5. Al termine di una sessione di test collettivi sono indicativi anche gli umori, le reazioni e le dichiarazione dei protagonisti, che talvolta non sono meno importanti della graduatoria dei tempi. Per interpretare il bilancio della Scuderia Ferrari bisogna anche leggere tra le righe, muovendosi tra i commenti e le espressioni.

SAINZ VIVE UNO DEI MOMENTI PIÙ ATTESI

Anche per Carlos Sainz è giunto finalmente uno dei momenti più attesi. Ovvero il debutto in un Gp al volante di una Ferrari, uno dei sogni che culla ogni pilota. Lo spagnolo si prepara al primo round del Bahrain dopo aver chiuso i test in alto con la SF21

Binotto:«*Velocità massima non è più un problema*»

A mandare i messaggi più diretti sono stati Leclerc e Binotto. Il monegasco, nella sessione di sabato con la stampa, ha sottolineato la buona correlazione tra i dati della galleria del vento e della fluido dinamica con quelli ottenuti della pista. È certamente una notizia positiva, che indica che la macchina risponde secondo le attese e che il punto di partenza per svilupparla è robusto. Il monegasco ha evidenziato anche la buona guidabilità della monoposto ed i positivi riscontri dalla nuova power-unit. La SF21 pare aver recuperato stabilità nella parte posteriore, dove si sono spesi i due gettoni a disposizione per gli sviluppi agendo su cambio e sospensioni. Leclerc e Sainz hanno com-

pletato 404 giri della pista di Sakhir, ovvero la distanza di circa sette Gran Premi. Solo Alpha Tauri e Alfa Romeo hanno fatto più chilometri, compiendo ciascuna diciotto giri in più rispetto alla Ferrari. Senza la necessità di fermarsi per alcune verifiche tecniche nella prima e nell'ultima giornata, la SF21 sarebbe stata probabilmente la monoposto più attiva sul tracciato del deserto. Mattia Binotto ha incontrato virtualmente la stampa il giorno successivo a Leclerc. Anche il manager nato a Losanna si è soffermato sulle prestazioni della power unit. Senza fornire indicazione sul numero di cavalli recuperati con il nuovo motore (si parla di almeno una trentina), Binotto ha parlato di una velocità massima ragionevole su un tracciato sul quale lo scorso novembre la SF1000 era apparsa in grande difficoltà a causa degli endemici limiti di trazione ed efficienza. Il nuovo propulsore, il lavoro compiuto sull'aerodinamica e gli interventi sul cambio e sulle sospensioni posteriori sembrano porre le condizioni affinché la Rossa possa voltare pagina rispetto allo scorso mondiale. Anche i team Alfa Romeo ed Haas hanno riscontrato un aumento delle prestazioni. Giovinazzi e Raikkonen hanno subito apprezzato il nuovo motore, più performante, che potrà essere "molto utile" nel corso della stagione.

Dati in progresso nelle simulazioni gara

Per quel che concerne i tempi sul giro, Sainz ha ottenuto il terzo miglior valore dei pre-season test fermando i cronometri sul 1'29"611. Verstappen, utilizzando gli stessi pneumatici dello spagnolo, è stato 651 millesimi più rapido. Il madrileno si trova a metà strada tra l'acuto dell'olandese, che si presenta come l'uomo da battere nel primo Gran Premio della stagione, e la performance sub-ottimale della Mercedes, con Hamilton distaccato di ben 1"065 dall'alfiere della Red Bull. Ma è oggettivamente impensabile che tali divari persistano all'apertura del mondiale. In termini di prestazione assoluta, la Scuderia Ferrari ha messo alle sue spalle tutte le sue dirette avversarie nella lotta al terzo posto ad eccezione della sorprendente Alpha Tauri di Tsunoda, che si è esaltato sulla pista sulla quale ha colto il suo ultimo successo in F2. Per quel che invece concerne le simulazioni del passo gara, è emersa una buona consistenza da parte di Sainz nei long run svolti domenica pomeriggio, soprattutto negli ultimi due stint con mescole C2. Era andata meno bene la simulazione gara compiuta da Leclerc il giorno prima. Il ritmo del monegasco era parso nettamente inferiore (circa sette decimi) rispetto a quello di Gasly sia con le mescole Hard che con le Medium. Tornando a Sainz, l'abbassamento delle temperature nella parte conclusiva della simulazione potrebbe aver contribuito a favorire una miglior gestione delle temperature degli pneumatici posteriori che hanno mostrato un minor degrado. Anche il lavoro di messa a punto sui flussi compiuto dai tecnici della Rossa ha certamente contribuito tenere sotto controllo il surriscaldamento e a rendere più efficiente la gestione dei nuovi pneumatici della Pirelli, sia in termini d'innesco che di mantenimento nel range di utilizzo ottimale. L'operato degli ingegneri della Scuderia Ferrari lascia supporre che sia stato ben compreso il comportamento delle nuove gomme e sia stato individuata la via per ottimizzarne la resa. Nel complesso, i piloti e lo staff tecnico hanno lavorato proficuamente sulla SF21, rendendo il bilancio della prima sessione di test ampiamente positivo. Il primo passo nella nuova stagione è stato incoraggiante, ma è presto per comprendere se quanto espresso sarà sufficiente per riavvicinarsi al terzo posto nella graduatoria riservata ai costruttori. La monoposto della Casa del Cavallino appare in crescita, i piloti mostrano di essere in grande sintonia. Domenica sera, dopo il Gran Premio, potremo capire meglio a quali risultati potrà ambire la Rossa. ●

Mick primi giorni di scuola

IL DEBUTTO DI SCHUMACHER NEL CIRCUS DELLA F.1 È UNO DEI RACCONTI PIÙ BELLI ED EMOZIONANTI DEL MONDIALE 2021. ANDIAMO A SCOPRIRE SOGNI E AMBIZIONI DEL PILOTA HAAS

di Alessandro Gargantini

Si accendono le luci su Mick Schumacher, ventidue anni compiuti il… ventidue marzo, che il prossimo fine settimana debutterà nella massima serie con il Team Haas. Il figlio d'arte tedesco inizierà il suo percorso in Formula Uno da una posizione tutt'altro che comoda: non avrà al suo fianco un team mate esperto che potrà essere di riferimento nelle scelte tecniche e nemmeno avrà a disposizione una monoposto che ha brillato nell'ultimo mondiale. Anzi. Se è vero che le difficoltà rendono più forti, Mick crescerà in fretta in questo nuovo mondo che non perdona nulla. I veterani di lungo corso al Team Haas Magnussen e Grosjean nel 2020 hanno disputato la loro stagione più tribolata da quando vestono i colori della squadra del South Carolina.
Mick avrà il supporto incondizionato della squadra diretta da Gunter Steiner, sarà seguito dall'ex ingegnere di pista di Leclerc Jock Clear, ora coach alla FDA, e dai numerosi tecnici che lo hanno seguito dalla Scuderia Ferrari. Il Team Haas negli ultimi tempi ha decisamente spostato il suo baricentro verso Maranello, stringendo una partnership sempre più forte con la Casa del Cavallino.

Ma quando abbasserà la visiera per uscire dalla corsia box sarà inevitabilmente solo, con una grande responsabilità e un cognome che fa venire i brividi sulle spalle. Siamo certi che papà Michael sia orgoglioso della strada che ha compiuto Mick, anche se non ha potuto accompagnarlo sulle piste, autore di un processo di crescita cristallino che, a suon di risultati, gli ha concesso di staccare il biglietto per la Formula Uno.
Simili nello sguardo, nella profondità degli occhi e, in generale, sotto l'aspetto fisico, ma così diversi nella loro carriera e nel modo in cui si sono fatti largo nelle corse. Esplosivo e maniacale nella sua tenacia Michael, strabiliante all'esordio con la Jordan nel 1991 a Spa e scioccante al punto di conquistare un volante alla Benetton nella corsa successiva di Monza; metodico, costante ed estremamente concreto Mick, che ha conquistato due titoli in sequenza nella terza e nella seconda categoria seguendo il medesimo schema: il primo anno per imparare, il secondo per colpire. Il pilota del Team Haas, al suo esordio nella massima serie, ha un curriculum che non ha nulla da invidiare a quello del padre, vincitore nel 1990 a Macao e nella terza serie tedesca. Michael esordì nella massima serie forte di un titolo nazionale nella terza categoria nazionale, Mick avendo vinto due campionati internazionali della FIA. Senza fare accostamenti tra risultati ottenuti in epoche diverse, è un dato di fatto che le credenziali con le quali il giovane pilota della FDA si affaccia alla Formula Uno siano decisamente credibili e all'altezza.
Che cosa attenderci dunque da Mick, al debutto con la scuderia che si è classificata nel 2020 in penultima posizione nella graduatoria riservata ai team e protagonista di un trend negativo nelle ultime stagioni? Ne abbiamo parlato con il ventiduenne figlio d'arte in una sessione aperta alla stampa organizzata dal Team Haas a Sakhir. Mick ha spiegato che si concentrerà solo su se stesso, che è presto per porsi degli obiettivi, se non personali, e che userà tutta l'esperienza di papà e quella accumulata nelle serie propedeutiche per farsi largo nella massima categoria. Avere al fianco un rookie come Mazepin non lo spaventa, sarà la loro fame a consentire alla squadra di Kannapolis diretta da Gunter Steiner di farsi largo in questo mondiale. Nei pre-season test non sono emersi gravi inconvenienti, se non un problema idraulico che ha impedito al tedesco di svolgere una sessione piena venerdì mattina, quando Mick ha compiuto solo quindici tornate. Schumacher nei pre-season test è sceso in pista ogni giorno, percorrendo 980 chilometri, quasi duecento in meno rispetto al team mate Mazepin. Il moscovita ha disputato la sessione finale quando sono state compiute simulazioni di qualifica.
Schumacher inizia la nuova stagione con tanta determinazione e con la solidità mentale che ha sempre dimostrato e che gli ha consentito di vincere titoli in sequenza. Mick userà ogni occasione per costruire, crescere e migliorarsi. Da par suo, nel suo stile, come ha sempre fatto fino ad ora. Perché ogni successo conquistato porta la sua firma, la sua impronta, che è diversa da quella di papà. Riconoscerlo è la più grossa legittimazione che gli si possa attribuire.

NON VEDO L'ORA DI INIZIARE LA NUOVA STAGIONE, DI SCENDERE IN PISTA E CONFRONTARMI CON IL MONDO DELLA F.1. CI SONO 23 GP NEL 2021: UNA GRAN LUNGA ESPERIENZA

MICK SCHUMACHER

IN F.1 DOPO UNA CRESCITA DAVVERO COSTANTE

Una crescita costante che l'ha portato alla conquista del titolo sia in F.3 che in F.2, Mick Schumacher è ora pronto al debutto in F.1 al volante della Haas. Obiettivo primario del 2021 è quello di fare esperienza, indispensabile per poi poter alzare l'asticella

- Con quali spirito ti appresti a debuttare nel mondiale dopo i test di Sakhir?
«Non vedo l'ora di iniziare la nuova stagione, di scendere in pista e confrontarmi con il mondo della Formula Uno. Mi è dispiaciuto concludere i test domenica sera, sapendo che non ci sarebbero state altre occasioni di scendere in pista prima dell'avvio del nuovo mondiale. Abbiamo un calendario di 23 Gran Premi, sarà una grande e lunga esperienza».
- Che bilancio trai dei pre-season test?
«Positivo. L'ultima giornata è stata molto produttiva, ho percorso tanti giri e recuperato il tempo perso nella prima. In generale, siamo contenti per come sono andati i test. Il primo giorno c'è il rammarico di aver perso del tempo, abbiamo sciupato un'opportunità di girare di più. Ma successivamente abbiamo serrato i ritmi e ci siamo riallineati al programma pianificato. Ho potuto girare con le luci del giorno e sotto i riflettori, abbiamo accumulato una buona esperienza. Sono impaziente di iniziare il nuovo mondiale, non vedo l'ora che si parti. Mi sono ben preparato e mi sento pronto».
- Nel tuo programma di preparazione alla nuova stagione, la situazione legata al C-19 ti ha creato qualche ostacolo?
«Non è stato facile spostarmi e andare a trovare la squadra in Inghilterra e svolgere anche attività basilari come preparare il sedile. Avevamo un'agenda molto dettagliata, che abbiamo dovuto modificare tante volte. Sono stato costretto ad attendere fino a dieci giorni per poter visitare il team dopo essere atterrato in Inghilterra. Magari per vedere la squadra solo per un giorno e mezzo. Abbiamo dovuto rispettare i termini di quarantena. Non è stato facile, visto che negli slot in cui sono stato in sede ho dovuto lavorare su ritmi molto serrati. Sono stati giornate molto intense. Iniziavamo con i meeting alle otto di mattina e finivamo alle dieci e mezzo di sera. È stata dura, ma siamo riusciti a completare le attività fino in fondo».
- La Formula Uno potrebbe introdurre una gara di qualificazione nella giornata di sabato. Tu provieni dalla seconda categoria e sei abituato ad avere più gare nello stesso fine settimana. Cosa ne pensi?
«Sono favorevole, penso che sia una cosa interessante da provare».
- Arrivi da un campionato vinto in Formula 2. Quali sono i tuoi punti di forza e i gap da colmare?
«Noi è mai facile parlare dei propri punti deboli. Penso che dovrò soprattutto adattarmi a situazioni nuove. Il mio obiettivo è di crearmi un set di competenze che mi consenta di cavarmela sempre al meglio. Ho svolto diversi meeting con il team in modo da non tralasciare alcun aspetto. Mi sento fiducioso di poter cominciate la nuova stagione su basi solide».
- Con Mazepin sarete due debuttanti. Nessuno dei due può fare conto sull'esperienza del compagno. Che tipo di relazione ti attendi con il tuo team mate?
«La squadra ha scelto questo line-up e c'è certamente una buona ragione alle spalle di questa decisione. Per quel che mi concerne, sono un pilota giovane e affamato. Sono impaziente di cominciare un mondiale nel quale punto a fare bene e dare il mas-

simo. Sono sicuro che Nikita sia nella mia stessa situazione e condivida i miei obiettivi. Siamo due piloti molto giovani, motivati, che spingono su ogni piccolo dettaglio. Penso ci siano le basi per portare in alto la squadra, è quello che vogliamo con tutte le nostre forze. La relazione tra me e il team Haas è già forte e va nella direzione di rafforzarsi di giorno in giorno. Diventeremo più competitivi nel corso della stagione. Abbiamo tutte le ragioni per pensare positivo».*

- Che consigli, spunti e suggerimenti trai dall'esperienza e della carriera di tuo padre in F.1?

«Ci sono tanti aspetti, la prima cosa per me è quella di creare un legame fortissimo con la squadra, una cosa che abbiamo creato e della quale sono molto soddisfatto. Dobbiamo essere forti dal punto di vista mentale in ogni situazione. Voglio dare sempre il massimo e superare ogni problema anche grazie alle esperienze che ho fatto negli scorsi anni».

IO E MAZEPIN SIAMO NELLA STESSA POSIZIONE E CONDIVIDIAMO GLI STESSI OBIETTIVI. SIAMO GIOVANI, MOLTO MOTIVATI E SPINGIAMO SU OGNI PICCOLO DETTAGLIO

MICK SCHUMACHER

- Quali pensi siano i tuoi punti di forza e in quale aree pensi di focalizzarti per migliorarti?

«In generale, penso di saper entrare velocemente in sintonia con un team, creare legali solidi e lavorare insieme per diventare più forti su tutti gli aspetti. Ma penso che questa cosa valga per tutti i piloti».

- Hai detto che proverai a spremere ogni risorsa del potenziale tuo e del team. Quest'anno, non sarà possibile sviluppare la macchina come in passato a causa del freezing regolamentare, i limiti di spesa e la rivoluzione tecnica del 2022. Quali priorità vi ponete?

«Dal mio punto di vista, andrò alla ricerca della perfezione ogni volta che scenderò in pista. Non voglio avere esitazioni.. Servirà sfruttare ogni opportunità per ottenere il massimo risultato. Dovremo essere abili a interpretare le situazioni con la giusta apertura mentale sia in pista che fuori».

- Sei un pilota Ferrari in prestito al Team Haas. Cosa farai per la casa del Cavallino quest'anno?

«Le priorità e i programmi delle due squadre in Formula Uno sono ovviamente diversi. Per quel che mi compete, il programma con la Ferrari si svolgerà all'interno del perimetro della FDA, lavorando anche al simulatore quando richiesto. Lavorerò anche con lo staff della scuderia Ferrari, che sarà pronto ad aiutarmi e supportarmi nella prima stagione in Formula Uno».

- Nella tua carriera in F3 e F2 hai fatto il cambio

UNA BELLA PAGINA DA SFOGLIARE
Dice di essere impaziente e che non vede l'ora di scendere in pista. Una vigilia piena di voglia di iniziare a correre caratterizza questo momento storico per Mick Schumacher al debutto in F.1, una bella pagina da sfogliare dentro a un Mondiale che presenta tanti motivi d'interesse

di passo e mostrato tutte le tue qualità al secondo anno. Avrei lo stesso approccio?
«Potrò rispondere dopo l'inizio del secondo anno, bisogna vedere come vanno le cose. In generale, al secondo anno si compie un passaggio importante, ma il mio obiettivo è dare tutto subito, senza pensare che sarò al debutto».
- Qual è la cosa più complessa che hai affrontato fino ad ora in Formula Uno?
«In generale, non ci sono cose troppo complicate per quel che concerne i nuovi concetti da apprendere. Ho partecipato a tanti meeting, mi sento fiducioso. Anche i test fatti l'anno scorso sono andati bene. Abbiamo fatto tutto il possibile per prepararci al meglio».
- Cosa ti dice il tuo allenatore Jock Clear, parlate della sua esperienza con Michael nel 2011 e 2012 alla Mercedes?
«Ho parlato molto con Jock Clear sin dal 2014. Abbiamo parlato anche di come ha lavorato con altri piloti e con mio padre. Mi ha insegnato tante cose e sono contento di lavorare insieme quest'anno».
- Che obiettivi hai per il 2021?
«Il mio obiettivo è di dare sotto l'aspetto personale sempre meglio. Non possiamo darci un target in termini di risultati, visto che abbiamo un'esperienza limitata con la nuova macchina e non siamo ancora in grado di porci obiettivi in termini di classifica».
- Ti piace guidare una macchina coi colori russi?

LA PISTA DI SAKHIR È UN POSTO PER ME SPECIALE. MI EMOZIONA VEDERE LE FOTO DI PAPÀ LUNGO I CORRIDOI DELLA PISTA. È UN POSTO ADATTO PER INIZIARE IL MONDIALE. SONO VENUTO QUI CON PAPÀ QUANDO ERO PICCOLISSIMO

MICK SCHUMACHER

«La macchina così è aggressiva, la squadra ha scelto una bella colorazione. Ma l'importante che le performace siano in linea con le attese».
- La tua preparazione fisica è cambiata in vista del debutto?
«La preparazione è un po' più dura, ma non così tanto Da quando ho 15 anni, mi alleno molto per essere più forte fisicamente. Dallo scorso dicembre eseguo degli allenamenti specifici al collo ogni giorno. Penso di essere pronto».
- Che pressione ti dà il tuo cognome?
«Sono orgoglioso di riportarlo in Formula Uno. Mi fornisce stimoli e motivazioni extra».
- Come ti trovi con Mazepin? Spesso finisce nell'occhio del ciclone...
«Conosco Nikita dal 2013. Siamo stati compagni di squadra e abbiamo combattuto in varie categorie. È sempre stato un avversario forte. Non mi aspetto nessuna sorpresa».
- Sei contento di debuttare in Formula Uno a Sakhir?
«La prima volta in cui ho girato a Sakhir è stato nel 2018, penso, o 2017. È un posto per me speciale. Anche la configurazione esterna della pista è bella. Mi emoziona vedere le foto di papà lungo i corridoi della pista. È un posto adatto per iniziare il mondiale, sono venuto con papà quando ero piccolissimo!»

TUTTE LE STAGIONI DI MICK SCHUMACHER	
2021	F.1 Tests: Uralkali Haas F.1 Team (3 days, 980 km)
2020	Formula Uno: Haas F.1 Team, Alfa Romeo Racing ORLEN FIA Formula 2: Prema Racing, Campione, 215 punti (2 vittorie, 10 podi, 2 giri più veloci) F.1 Tests: Haas F.1 Team (1 day, 694 km)
2019	FIA Formula 2: Prema Racing, 12°, 53 punti (1 vittoria, 2 giri più veloci) FIA F2 Tests: Prema Racing (9 days, 2674 km) F.1 Tests: Scuderia Ferrari Mission Winnow, Alfa Romeo Racing (2 days, 682 km)
2018	FIA F3 Euro Tests: PREMA Theodore Racing (6 days, 1880 km) FIA F3 Euro: PREMA Theodore Racing, Campione, 365 punti (8 vittorie, 14 podi, 7 pole pos., 4 giri più veloci) F3 Macau: SJM Theodore Racing by Prema, 5°
2017	FIA F3 Euro Tests: Prema Powerteam (6 days, 2222 km) FIA F3 Euro: Prema Powerteam, 12°, 94 punti (1 podio) F3 Macau: SJM Theodore Racing by Prema, 16°, giro più veloce
2016	F4 Italy: Prema Powerteam, 2°, 216 punti (5 vittorie, 10 podi, 2 pole positions, 6 giri più veloci) ADAC F4: Prema Powerteam, 2°, 322 punti (5 vittorie, 12 podi, 4 pole positions, 2 giri più veloci)
2015	ADAC F4: Van Amersfoort Racing, 10°, 92 punti (1 vittoria, 2 podi)

AUTO SPRINT

GRIGLIA ROVENTE

MONDIALE F.1 2021 AL VIA

MERCEDES

NEL 2020
1°
573 PUNTI

MERCEDES W12 E

MOTORE

MERCEDES M12 E PERFORMANCE

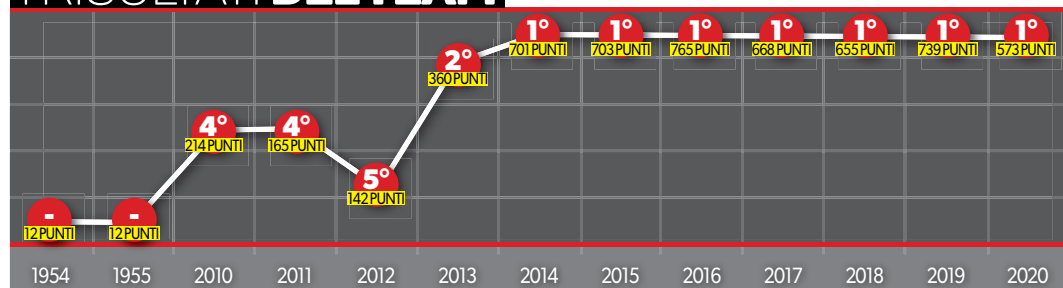
TEAM PRINCIPAL

TOTO WOLFF

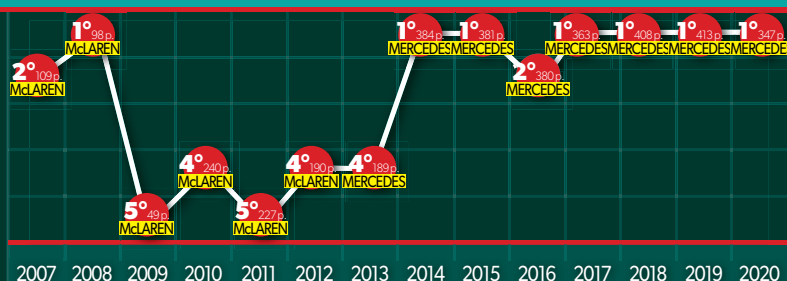
RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 7
GP DISPUTATI 227
VITTORIE 115
POLE POSITION 126
GIRI PIÙ VELOCI 84
PODII 152
POSTI SUL PODIO 236
GARE IN PRIMA FILA 147
PIAZZ. IN PRIMA FILA 229
GIRI PERCORSI 26.376
KM PERCORSI 136.913
GP IN TESTA 151
GIRI IN TESTA 6.624
KM IN TESTA 34.674
PUNTI (COSTRUTTORI) 5.685
PUNTI (PILOTI) 5.824,14

Tutto è pianificato per portare Lewis Hamilton sul tetto del mondo, all'ottavo titolo iridato. Ma per la prima volta dal 2014, quando la Mercedes ha iniziato a dettare legge in F1, l'ottimismo si è un poco arenato. La W12 sembra essere scorbutica, nervosa nella zona posteriore, cosa che ha indispettito Lewis Hamilton nei test di Sakhir, protagonista di una guida sporca e di insoliti errori. Al contrario, Valtteri Bottas si è trovato a suo agio risultando anche il più veloce nel secondo giorno. Dunque, cosa è accaduto in casa Mercedes? Le nuove regole tecniche che hanno provocato un minor carico aerodinamico, stanno penalizzando la nuova W12? Sicuramente il team di Toto Wolff troverà entro breve il modo per reagire a questo primo passo falso, non è la prima volta che nei test invernali qualcosa non torna, ma il bello della faccenda è che non ci si è nascosti dietro a un paravento e le difficoltà sono state tranquillamente ammesse. Il nuovo fondo della W12, visto anche in Aston Martin, non ha per ora risolto il deficit di aderenza che si è creato, ma il nuovo "pacchetto" andrà interpretato, capito, sviluppato. Tre giorni di test sono stati pochissimi per tutti, per questo nel team Mercedes l'allarme sul momento negativo c'è, ma si conta di trovare rapidamente una via di uscita. Andrew Shovlin, il responsabile degli ingegneri di pista, è stato il primo a esporre tutti gli inconvenienti a cui sono andati incontro. Ma essendo la W12 l'erede della W11, non dovrebbero esserci particolari sorprese e sicuramente la Mercedes sarà sempre la squadra da battere. Hamilton insegue l'ottavo mondiale e le motivazioni sono elevatissime, Bottas dovrà trovare quella continuità che sempre gli manca e sarà curioso vedere se, come capita spesso, sarà lui a mettersi in luce nelle prime gare stagionali per poi lentamente spegnersi. Wolff dovrà ragionare sul futuro di Hamilton, il quale potrebbe fermarsi definitivamente a fine anno. Russell sembra essere l'erede naturale, ma l'ultima parola spetterà a sua Maestà Lewis.

I RISULTATI DEL TEAM

LEWIS **HAMILTON**

È l'indiscusso Re della F.1. Lui ha il record di vittorie (95) mai raggiunte da nessun altro, lui ha il più alto numero di pole mai realizzate fino ad oggi (98). Lui ha tutte le carte in regola per conquistare l'ottavo titolo mondiale, che sarebbe un record assoluto. Lewis Hamilton è tutto questo, il pilota più forte della sua epoca, il ragazzo che ha portato la Mercedes e sé stesso sul tetto del mondo, e che negli ultimi anni ha saputo dare un'impronta forte alla sua vita andando oltre al paddock, interessandosi con forza dei problemi razziali e climatici. Raramente la F.1 ha mai avuto un personaggio a tutto tondo come Hamilton, il quale, attenzione, a fine stagione potrebbe dire stop con le corse.

NATO A TEWIN (GB)
DATA
7 GENNAIO 1985
ESORDIO
GP AUSTRALIA 2007
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
CAMPIONE DEL MONDO
2008-'14-'15-'17-'18-'19-'20
PRIMA VITTORIA
GP CANADA 2007

44

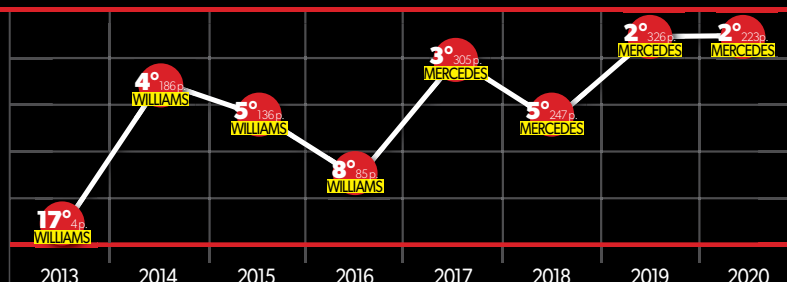
IL GRAFICO DELLA **CARRIERA**

VALTTERI **BOTTAS**

Per lui è la quinta stagione con il team più forte del mondiale, il suo sedile è quello più ambito da tutti gli altri piloti, ma non è mai riuscito a convincere fino in fondo. Troppi alti e bassi in gara, benché spesso in qualifica abbia dimostrato di poter mettere in difficoltà il compagno di squadra Hamilton. La Mercedes adora Valtteri Bottas perché è la perfetta spalla di Lewis. Dal 2017, mai uno screzio, un dispetto, una manovra scorretta nei confronti del Re. Al via di ogni stagione ci si attende da lui un cambio di passo, che puntualmente non arriva. Sarà questo l'anno buono per Bottas?

NATO A NASTOLA (FIN)
DATA 28 AGOSTO 1989
ESORDIO
GP AUSTRALIA 2013
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
2° NEL 2019 E 2020
PRIMA VITTORIA
GP RUSSIA 2017

LE CIFRE
VITTORIE 9
GP DISPUTATI 156
PODI 56
POLE POSITION 16
GIRI PIÙ VELOCI 15
GIRI PERCORSI 9.000
KM PERCORSI 45.604
GP IN TESTA 34
KM IN TESTA 3.429
GIRI IN TESTA 649 PUNTI 1.512

17° 4 p. WILLIAMS
4° 186 p. WILLIAMS
5° 136 p. WILLIAMS
8° 85 p. WILLIAMS
3° 305 p. MERCEDES
5° 247 p. MERCEDES
2° 326 p. MERCEDES
2° 223 p. MERCEDES
2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020

77

IL GRAFICO DELLA **CARRIERA**

RED BULL

NEL 2020 2° 319 PUNTI

RED BULL RB16B

MOTORE

HONDA RA621H

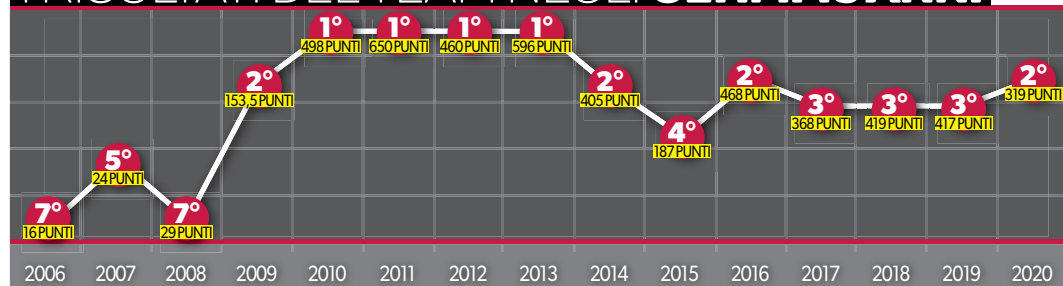
TEAM PRINCIPAL

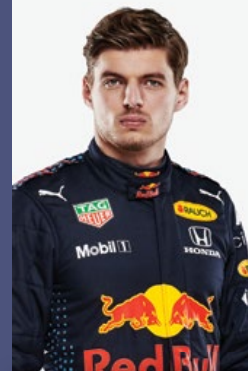
CHRISTIAN HORNER

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 4
GP DISPUTATI 303
VITTORIE 64
POLE POSITION 63
GIRI PIÙ VELOCI 68
GARE A PODIO 144
PIAZZAMENTI A PODIO 183
GARE IN PRIMA FILA 100
PIAZZ. IN PRIMA FILA 124
GIRI PERCORSI 32.032
KM PERCORSI 161.642
GP IN TESTA 114
GIRI IN TESTA 3.876
KM IN TESTA 19.832
PUNTI (COSTRUTTORI) 5043,5

Era da tempo che il team Red Bull non si ritrovava al centro dell'attenzione come in questi giorni. L'esito delle prove pre-campionato ha esaltato la RB16B e la potenza del motore Honda, permettendo a Max Verstappen di spaventare la Mercedes. Helmut Marko non si contiene e già parla di possibilità concreta di lottare per il titolo iridato. Indubbiamente, la monoposto di Adrian Newey è parsa perfetta in ogni situazione di simulazione, sia per quanto concerne la qualifica sia per la gara. Verstappen, come al solito ha perfettamente interpretato la sceneggiatura messagli a disposizione e anche se non si fida troppo dei problemi incontrati dalla Mercedes nelle tre giornate di test, prevedendo una rapida "resurrezione" di Lewis Hamilton, si ritrova con la motivazione a mille e la sensazione di poter finalmente lottare ad armi pari col 7 volte iridato è palpabile. In tutto questo, c'è anche Sergio Perez, il nuovo arrivato, che con professionalità e abilità ha preso confidenza con la squadra e la vettura senza fretta per poi, nel momento giusto, lanciare anche lui qualche assordante acuto. Le prestazioni del messicano, che comunque ha ammesso di dover ancora imparare qualcosa della nuova vettura, hanno contribuito a far salire la pressione, in positivo, all'interno del team. Con due piloti così veloci, esperti, attaccanti veri, Christian Horner può finalmente stare tranquillo. Non ci si dovrà concentrare su un giovane da svezzare, come era stato negli ultimi due anni con Pierre Gasly ed Alexander Albon, poi bocciati. Si va sul velluto insomma, e si torna ai tempi di Sebastian Vettel e Mark Webber, quando i piloti non rappresentavano un problema, non come il periodo Verstappen-Ricciardo, quando l'olandese in quella fase era ancora troppo esuberante e commetteva banali errori. Per Horner la strada sembra essere tutta in discesa: il telaio è ottimo, la Honda vuole fare il colpaccio nell'anno dell'addio, semmai l'unico problema potrà venire dalla rivalità che si potrebbe scatenare tra i due piloti.

I RISULTATI DEL TEAM NEGLI **ULTIMI 15 ANNI**

MAX **VERSTAPPEN**

Ha superato il numero di GP disputati dal padre Jos, che di partenze in F.1 ne aveva fatte 106. Max Verstappen è già a quota 119 e sul suo taccuino vanta dieci successi e tre pole, tutte conquistate con la Red Bull. Formatosi in F.1 avendo svolto un solo anno nelle serie propedeutiche, l'olandese si candida a essere il primo rivale di Hamilton. I test del Bahrain hanno evidenziato una Red Bull e una power unit Honda particolarmente competitive, e Max ha da tempo accantonato l'irruenza che aveva contraddistinto i suoi inizi nel Mondiale. Tutti gli ingredienti sembrano essere perfetti per tentare il colpaccio.

NATO A HASSELT (BELGIO)
DATA 30 SETTEMBRE 1997
ESORDIO IN F.1
GP AUSTRALIA 2015
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
3° NEL 2019 E 2020
PRIMA VITTORIA
GP SPAGNA 2016

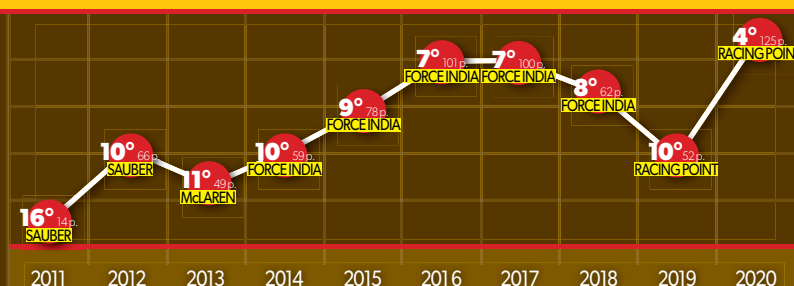
33

LE CIFRE
VITTORIE **10** PODI **42**
GP DISPUTATI **119**
POLE POSITION **3**
GIRI PIÙ VELOCI **10**
GIRI PERCORSI **6.122**
KM PERCORSI **30.967**
GP IN TESTA **24**
KM IN TESTA **2.788**
GIRI IN TESTA **587**
PUNTI **1.162**

IL GRAFICO DELLA **CARRIERA**

SERGIO **PÉREZ**

Si ritrova l'occasione della vita nelle proprie mani a 31 anni e 191 Gp disputati. Sergio Perez sembrava tagliato fuori dalla F.1 dopo la non conferma da parte della Aston Martin e invece, con un colpo di coda, è riuscito a far cambiare idea alla Red Bull che lo ha scelto per affiancarlo a Verstappen quando pareva che non vi fossero dubbi che quel sedile sarebbe andato al più tranquillo Hulkenberg. Perez nei test di Sakhir si è adattato rapidamente alla RB16B e sarà molto interessante vedere se metterà in difficoltà Verstappen giocandosi al meglio la grande opportunità che gli si è presentata.

NATO A GUADALAJARA (MEX)
DATA 26 GENNAIO 1990
ESORDIO
GP AUSTRALIA 2011
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
4° NEL 2020
PRIMA VITTORIA
GP SAKHIR 2020

11

IL GRAFICO DELLA **CARRIERA**

McLAREN

NEL 2020
3°
202 PUNTI

McLAREN MCL35M

MOTORE

MERCEDES M12 E PERFORMANCE

TEAM PRINCIPAL

ANDREAS SEIDL

RECORD

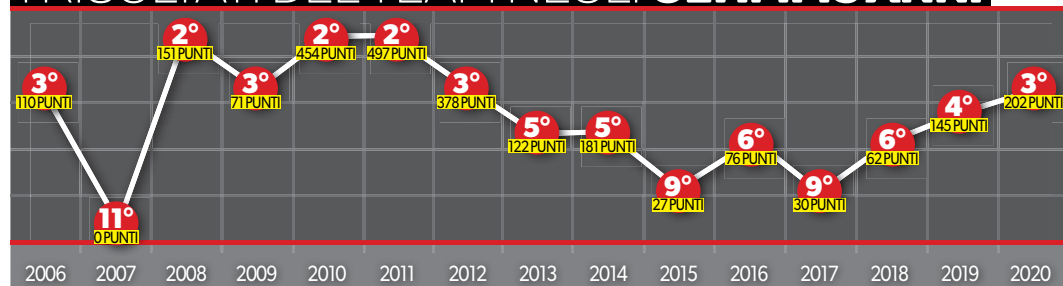
MONDIALI COSTRUTTORI 8
GP DISPUTATI 880
VITTORIE 182
POLE POSITION 155
GIRI PIÙ VELOCI 157
GARE A PODIO 394
PIAZZAMENTI A PODIO 488
GARE IN PRIMA FILA 270
PIAZZ. IN PRIMA FILA 336
GIRI PERCORSI 92.752
KM PERCORSI 446.831
GP IN TESTA 324
GIRI IN TESTA 10.583
KM IN TESTA 50.382
PUNTI (COSTRUTTORI) 5.555.5
PUNTI (PILOTI) 5.873.5

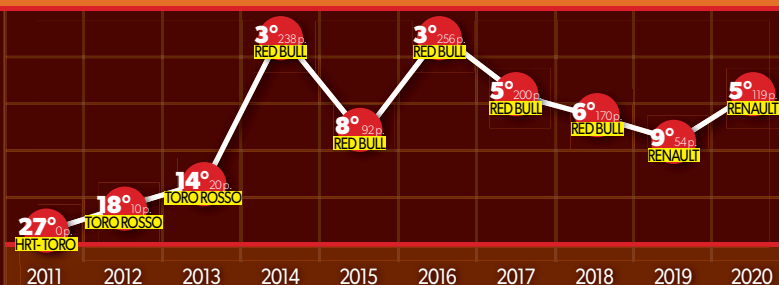
È in gran spolvero la McLaren. La nuova fornitura dei motori Mercedes, l'arrivo di Daniel Ricciardo, hanno portato un nuovo entusiasmo nella squadra di Zak Brown e diretta da Andreas Seidl. Il manager tedesco ex Porsche, e prima ancora BMW Sauber, dal 2019 ha portato ordine, pragmatismo, in una squadra che pareva in affanno, tormentata, schiacciata dalle polemiche innescate da Fernando Alonso. L'innesto nel comparto tecnico, avvenuto sempre nel 2019, di James Key, ex Toro Rosso, è stato fondamentale per iniziare la risalita, anzi, per giocare col suo nome, la giusta chiave per far girare definitivamente verso l'alto il team. Nel 2017, la McLaren era precipitata al 9° e penultimo posto nella classifica costruttori, poi col motore Renault è arrivata sesta nel 2018 e quarta nel 2019. Infine, il terzo posto dello scorso anno. L'intenzione è quella di confermarsi sul terzo gradino del podio e magari fare ancora meglio dei 202 punti colti nel 2020. Sainz e Norris erano stati perfetti, recuperando entrambi una marea di punti ciascuno (per la precisione 105 e 97), adesso però, da Ricciardo ci si aspetta qualche acuto in più e parallelamente il pilota inglese dovrà proseguire il suo percorso di crescita. Il motore Mercedes ha avuto un impatto nettamente positivo sulla resa della MCL35M e nei test del Bahrain Ricciardo e Norris sono stati protagonisti sia con gomma soft sia con la dura in simulazione gara, ma come confidato da Seidl, le vere prestazioni della McLaren sono state tenute nascoste. Piuttosto, dalla "penna" di Key è uscito un inedito disegno del diffusore. A Woking hanno interpretato in modo molto interessante le regole 2021, che prevedono un "taglio" di 5 cm delle paratie per ridurre il carico, così da avere una superficie più estesa dei profili verticali attorno al cambio. A livello di grip, può essere un grosso vantaggio. Soddisfatto Key ha commentato: *«È sempre bello tirar fuori qualcosa di unico, il merito va al nostro reparto aerodinamico per aver capito che si potevano sfruttare in questo modo i nuovi regolamenti e siamo un po' sorpresi di essere i soli ad averlo fatto»*. Presto saranno copiati…

I RISULTATI DEL TEAM NEGLI **ULTIMI 15 ANNI**

Anno	Posizione	Punti
2006	3°	110 PUNTI
2007	11°	0 PUNTI
2008	2°	151 PUNTI
2009	3°	71 PUNTI
2010	2°	454 PUNTI
2011	2°	497 PUNTI
2012	3°	378 PUNTI
2013	5°	122 PUNTI
2014	5°	181 PUNTI
2015	9°	27 PUNTI
2016	6°	76 PUNTI
2017	9°	30 PUNTI
2018	6°	62 PUNTI
2019	4°	145 PUNTI
2020	3°	202 PUNTI

DANIEL **RICCIARDO**

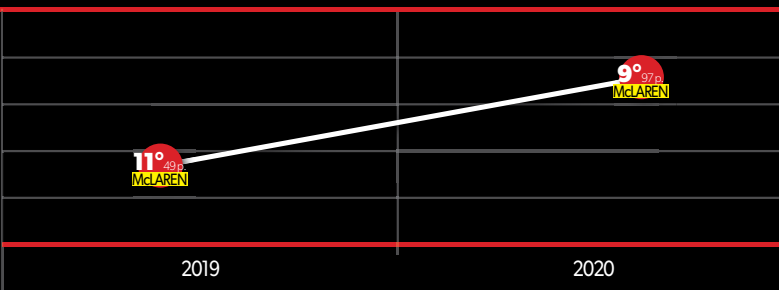
NATO A PERTH (AUS)
DATA 1° LUGLIO 1989
ESORDIO
GP GRAN BRETAGNA 2011
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
3° NEL 2014 E 2016
PRIMO PODIO
GP SPAGNA 2014

Quando ben prima dell'avvio del Mondiale 2020 ha visto la possibilità di rimpiazzare quest'anno Carlos Sainz alla McLaren, passato in Ferrari, Daniel Ricciardo non ci ha pensato due volte a cogliere l'occasione spiazzando la Renault. Una scelta dettata dall'istinto, dai buoni test pre campionato 2020 che la McLaren aveva svolto evidenziando un telaio ben costruito, e dal fatto che dal 2021 il team di Zak Brown avrebbe utilizzato il motore Mercedes per il Renault. Ricciardo ha tanta voglia, legittima, di tornare nelle posizioni che contano e dopo i test di Sakhir, le possibilità di riuscirci sono nettamente in aumento.

3

IL GRAFICO DELLA **CARRIERA**

LANDO **NORRIS**

NATO A BRISTOL (GB)
DATA 13 NOVEMBRE 1999
ESORDIO
GP AUSTRALIA 2019
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
9° NEL 2020
PRIMO PODIO
GP AUSTRIA 2020

Terzo anno di F.1 per il 21enne Lando Norris, una delle più belle realtà del Mondiale. Dai 49 punti conquistati nel 2019 ai 97 dello scorso anno, la maturazione agonistica è stata evidente. L'inglese è stato portato in F.1 con grande convinzione da Zak Brown, patron del team McLaren, che ha sempre creduto in lui tanto da diventarne anche il manager. Norris ha disputato un grande 2020 al fianco di Sainz, ed ora con un compagno ancora più pungente e già abituato alle alte vette come Ricciardo, il suo percorso di crescita sarà ancora più evidente.

4

IL GRAFICO DELLA **CARRIERA**

ASTON MARTIN

* COME RACING POINT

ASTON MARTIN AMR21

MERCEDES M12 E PERFORMANCE

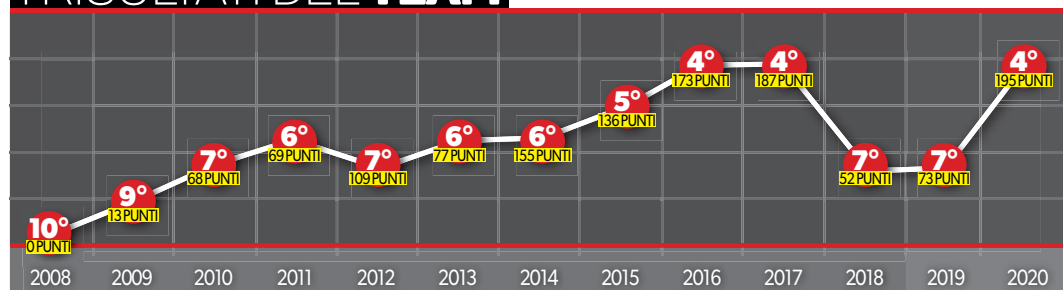
TEAM PRINCIPAL

OTMAR SZAFNAUER

COME RACING POINT

MONDIALI COSTRUTTORI 0
GP DISPUTATI 38
VITTORIE 1
POLE POSITION 1
GIRI PIÙ VELOCI 0
GARE A PODIO 3
PIAZZAMENTI A PODIO 4
GARE IN PRIMA FILA 1
PIAZZAMENTI IN PRIMA FILA 1
GIRI PERCORSI 4.156
KM PERCORSI 20.937
GP IN TESTA 2
GIRI IN TESTA 58
KM IN TESTA 266
PUNTI (COSTRUTTORI) 256
PUNTI (PILOTI) 283

La dama d'onore è lei, la AMR21, acronimo di Aston Martin Racing. Ma al di là del bel verde che rappresenta la storia del costruttore britannico, della solita somiglianza estrema alla Mercedes, sotto il vestito si è visto ben poco nei test di Sakhir. Sebastian Vettel, carico come non mai per la nuova avventura intrapresa, è stato afflitto da una serie di guai tecnici che parevano senza fine ed ha girato veramente poco: 120 giri in tre giorni. Meglio è andata a Lance Stroll che si è messo in evidenza nella sessione pomeridiana del secondo giorno cogliendo il terzo tempo assoluto. Vettel nonostante tutto, ha intuito che il potenziale della Aston Martin è ben presente e come si dice sempre in questi casi, meglio soffrire problemi tecnici nei test che nei weekend di gara. Difficile però, tracciare un profilo al rendimento globale della AMR21. Sicuramente, essendo uno sviluppo del 2020, le prestazioni ci sono e ci saranno, servirà una maggiore affidabilità, ma anche il direttore tecnico Andy Green non è parso troppo preoccupato. C'è un clima diverso in Aston Martin rispetto ai tempi della Racing Point e ancora prima, della Force India. Si respira infatti, quella sensazione che qualcosa di grande potrebbe accadere, certo non in questa stagione nella quale si potrà puntare a dei podi, ma nel giro di un paio di anni. Lawrence Stroll ha assicurato che non farà mancare nulla alla squadra, tutto quello che servirà per raggiungere la vetta, lui lo metterà a disposizione. È su queste basi solide che ha convinto Vettel a cimentarsi in questa nuova e bella sfida. A parte il tedesco, non ci sono stati innesti particolari nel team per quanto riguarda lo staff tecnico e sportivo. Si prosegue con le persone note, del resto hanno lavorato molto bene nel 2020. Vedremo se arriveranno in futuro nuovi volti coltivando il sogno Adrian Newey, per ora però, troppo impegnato nel tentativo di riportare la Red Bull davanti a tutti.

I RISULTATI DEL TEAM

Dal 2008 al 2018 **Force India** **Racing Point**

SEBASTIAN **VETTEL**

NATO A HEPPENHEIM (GER)

DATA 3 LUGLIO 1987

ESORDIO GP USA 2007

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO CAMPIONE DEL MONDO 2010-2011-2012-2013

PRIMA VITTORIA GP ITALIA 2008

Quattro campionati del mondo vinti, 53 vittorie, 57 pole, 121 volte sul podio. Questo l'incredibile curriculum di Sebastian Vettel, reduce dalle ultime due stagioni incolori vissute con difficoltà nel team Ferrari. Sarà molto interessante vedere come il 33enne tedesco si adatterà nella nuova realtà della Aston Martin, squadra che ha voluto puntare su di lui per trovare quella mentalità vincente che mai ha avuto prima come Racing Point e Force India. Per Vettel sarà come tornare ai tempi della Toro Rosso, ma con 257 Gp disputati sulle spalle...

5

IL GRAFICO DELLA **CARRIERA**

LANCE **STROLL**

NATO A MONTREAL (CAN)

DATA 29 OTTOBRE 1998

ESORDIO GP AUSTRALIA 2017

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO 11° NEL 2020

PRIMO PODIO GP AZERBAIJAN 2017

Quella di Lance Stroll sarà la quinta stagione in F.1. Il 22enne canadese ha avuto la fortuna di ritrovarsi sempre compagni di squadra importanti per la sua crescita agonistica. Prima l'esperto Massa e il promettente (ma sfortunato) Sirotkin in Williams, poi il velocissimo Perez in Racing Point ed ora l'iridato Vettel in Aston Martin. Nei suoi 78 Gp disputati, Stroll è parso come una lampadina impazzita, si accendeva e si spegneva senza motivi particolari. Per ambire a qualcosa di importante dovrà imparare a essere più costante nel rendimento.

ALPINE

NEL 2020*
5°
181 PUNTI
* COME RENAULT

ALPINE A521

MOTORE

RENAULT E-TECH 20B

TEAM PRINCIPAL

DAVIDE BRIVIO

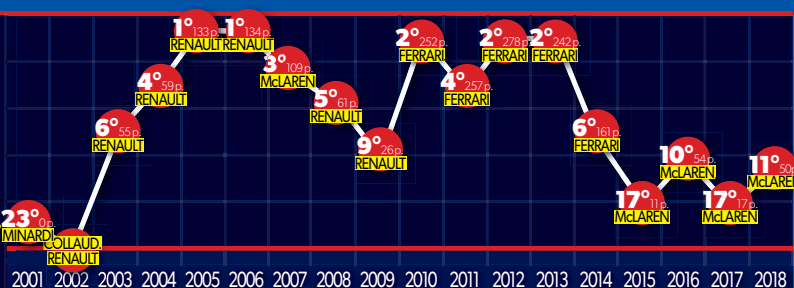
RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 2
GP INIZIATI 400
VITTORIE 35
POLE POSITION 51
GIRI PIÙ VELOCI 33
GARE A PODIO 91
PIAZZAMENTI A PODIO 103
GARE IN PRIMA FILA 69
PIAZZAMENTI IN PRIMA FILA 91
GIRI PERCORSI 38.337
KM PERCORSI 187.459
GP IN TESTA 88
GIRI IN TESTA 2.515
KM IN TESTA 12.154
PUNTI (COSTRUTTORI) 1777

Sono tanti i motivi di interesse che convergono sul team Alpine. Intanto, il cambio di nome. La squadra non è altro che la Renault, ma il presidente Luca De Meo, ha voluto portare il marchio Alpine in F.1, una grande mossa di marketing che ha velocemente trovato il consenso del mondo del motorsport e, soprattutto, degli appassionati francesi. Poi, il ritorno di Fernando Alonso, che proprio con questa squadra ha vinto nel 2005 e 2006 i due titoli mondiali della sua luminosa carriera. Infine, la scelta di non avere un team principal, ma una sorta di divisione dei ruoli tra Marcin Budkowski e Davide Brivio, quest'ultimo in arrivo dalla MotoGP, specialità nella quale ha portato alla conquista del Mondiale la Suzuki al termine di un lungo percorso iniziato nel 2013. Volti nuovi al comando dunque, per un team che ha in De Meo il primo grande tifoso. La voglia di tornare al vertice è tanta, ma ci vorrà ancora un po' di tempo. La gestione non sempre felice di Cyril Abiteboul ha lasciato il segno, per questo motivo De Meo ha cambiato gli uomini al ponte di comando. La A521 è l'erede della RS20 che qualche gioia lo scorso anno l'ha regalata, ma a parità di motore è stata surclassata dalla McLaren. Occorreva dunque migliorare alcuni aspetti aerodinamici del telaio mentre si è lavorato anche sulla power unit per affinarne le prestazioni, puntando più che altro sulla ricerca dell'affidabilità. Inevitabile se vuoi provare a scalare le classifiche. Esteban Ocon è stato molto produttivo a Sakhir al pari di Alonso, una coppia sulla carta veramente esplosiva. Il francese ha ritrovato sul finire del 2020 il passo giusto dopo un avvio di campionato in salita per via dell'anno sabbatico nel 2019, e al volante della Alpine qualche acuto l'ha lanciato. Lo spagnolo sul passo gara è stato, come al solito, notevole. Quinta lo scorso anno nella classifica costruttori, come nel 2019 (mentre nel 2018 aveva chiuso quarta), l'Alpine ex Renault parte col piglio di chi non vuole essere più considerata una semplice outsider.

NATO A OVIEDO (SPA)
DATA 29 LUGLIO 1981
ESORDIO GP AUSTRALIA 2001
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO CAMPIONE DEL MONDO 2006, 2007
PRIMA VITTORIA GP UNGHERIA 2003

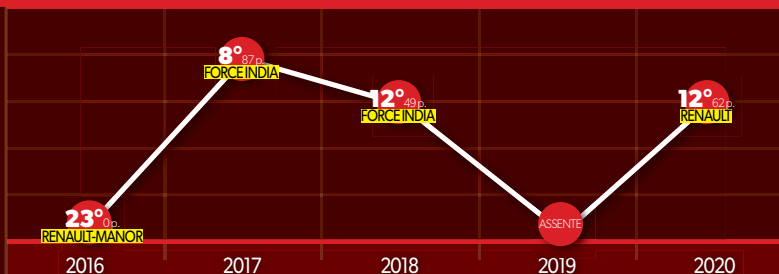
FERNANDO **ALONSO**

Il ritorno in F.1 di Fernando Alonso nobilita ulteriormente il Mondiale. Dopo due anni trascorsi a far di tutto con grande passione tra 500 Miglia di Indianapolis, WEC, 24 Ore di Le Mans, 24 Ore di Daytona, Dakar, il richiamo della massima formula è stato troppo forte. Trovata la squadra giusta nell'Alpine, lo spagnolo ha rimesso nel cassetto tutte le critiche mosse alla F.1 quando si era stufato di dover lottare solo per qualche punto, ritrovando il piacere di guidare una monoposto al top. I programmi ambiziosi dell'Alpine fanno per lui e sarà bello vederlo nuovamente in azione e magari lottare per il podio.

14

IL GRAFICO DELLA **CARRIERA**

ESTEBAN **OCON**

NATO A ÉVREUX (FRA)
DATA 17 SETTEMBRE 1996
ESORDIO GP AUSTRALIA 2017
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO 8° NEL 2017
PRIMO PODIO GP SAKHIR 2020

Scintillante promessa del motorsport mondiale, eccezionali i risultati ottenuti nei primi due anni con la Force India/Racing Point, Esteban Ocon lo scorso anno ha pagato cara la stagione sabbatica a cui è stato costretto nel 2019. Rientrato in grande stile con la Renault, ci ha messo un po' per trovare il giusto ritmo a cui ci aveva abituati, e solo nel finale di campionato ha avuto un rendimento pari a quello di Ricciardo. Se proseguirà su questa via, sarà Alonso a doversi preoccupare e non il contrario…

31

IL GRAFICO DELLA **CARRIERA**

FERRARI

NEL 2020 6° 131 PUNTI

FERRARI SF21

MOTORE

FERRARI 065/6

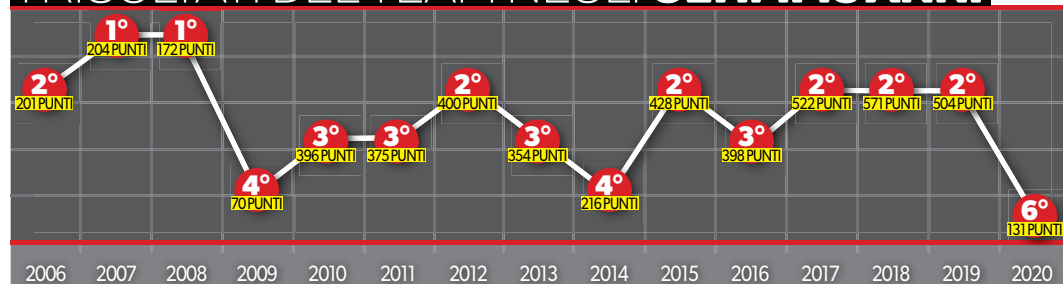
TEAM PRINCIPAL

MATTIA BINOTTO

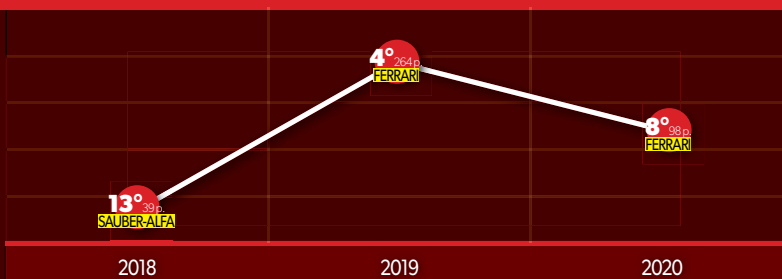
RECORD

MONDIALE COSTRUTTORI 16
GP DISPUTATI 1008
VITTORIE 238
POLE POSITION 228
GIRI PIÙ VELOCI 254
GARE A PODIO 585
PIAZZAMENTI A PODIO 773
GARE IN PRIMA FILA 400
PIAZZ. IN PRIMA FILA 519
GIRI PERCORSI 114.120
KM PERCORSI 585.591
GP IN TESTA 462
GIRI IN TESTA 15.122
KM IN TESTA 78.462
PUNTI (COSTRUTTORI) 8388.5
PUNTI (PILOTI) 9290.27

Che Ferrari vedremo quest'anno? I punti interrogativi non mancano e i test di Sakhir ci hanno mostrato una squadra veloce in condizioni di qualifica, lenta nelle simulazioni gara. Come uscirne? Fare peggio della stagione 2020 sarà impossibile: la power unit è sensibilmente migliorata, ma a Sakhir, grazie ad un telaio che pare decisamente migliore, ha funzionato molto meglio sull'Alfa Romeo piuttosto che sulla SF21. La Ferrari è la terza squadra in quanto a giri percorsi nei tre giorni di Sakhir. Certo, tutti sappiamo che con il congelamento delle regole tecniche è stato impossibile realizzare una nuova monoposto in toto, e ci si è arrangiati modificando la deludente SF1000 con alcuni aggiornamenti che ci auguriamo essere saggi. Al momento il vero unico punto di forza della Ferrari sono i due piloti. Charles Leclerc ha già mostrato ampiamente il suo valore, qualche sbavatura commessa nel 2020 per troppa precipitazione non dovrà essere più ripetuta, ma il monegasco è un tipo che impara dagli errori e non dovrebbero esserci problemi. Se con Sebastian Vettel tutto pareva facile per la crisi che attanagliava il pilota tedesco, con Carlos Sainz la musica potrebbe cambiare. Lo spagnolo ha siglato il terzo tempo assoluto nella sessione finale dei test ed è un vero mastino durante i Gran Premi, come ha dimostrato sempre nella sua carriera. Sainz non farà sconti a nessuno e se sulla carta può apparire leggermente più debole in qualifica, non sarà così in gara. I due Carlo si stimano, c'è un buon rapporto, ma si sa che i piloti smontano in fretta la sintonia pre campionato se in pista accade qualcosa…

I RISULTATI DEL TEAM NEGLI **ULTIMI 15 ANNI**

CHARLES **LECLERC**

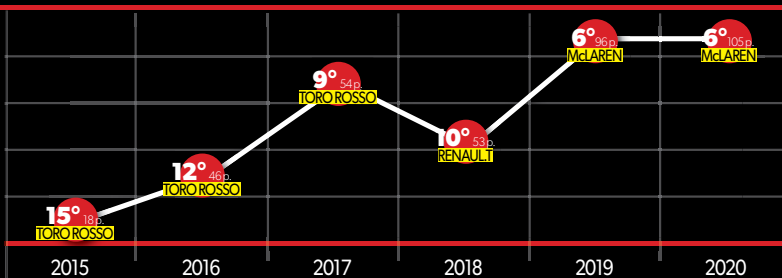
La Ferrari crede in lui, ma dovrà dargli una macchina competitiva per non perderlo prima del termine del contratto, in scadenza nel 2024. Charles Leclerc è sempre generoso nella guida, e lo ha dimostrato anche nei test di Sakhir, benché la SF21 abbia evidenziato qualche pecca nel passo gara. Sicuro in qualifica, determinato in gara, il monegasco lo scorso anno ha commesso qualche errore dettato dalla impazienza, ma che essendo lui un tipetto che impara in fretta, sicuramente non ripeterà più. L'arrivo di Sainz, non farà che aumentare stimoli e rendimento.

NATO A MONTECARLO
DATA 16 OTTOBRE 1997
ESORDIO
GP AUSTRALIA 2018
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
4° NEL 2019
PRIMA VITTORIA
GP BELGIO 2019

CARLOS **SAINZ**

Ha vissuto la sua ormai lunga carriera in F.1 (118 Gp a partire dal 2015) nel gruppo Red Bull via Toro Rosso, poi con Renault e McLaren. Tre grandi realtà che gli hanno permesso di approdare in Ferrari con la giusta mentalità. Carlos Sainz ha tutte le carte in regola per far progredire la SF21 assieme a Leclerc. Lo ha già dimostrato in Renault e McLaren, portata al terzo posto nella classifica costruttori 2020 con la complicità di Norris. Sainz è una certezza e rappresenta un prezioso punto di forza per la Ferrari. E lui stesso può essere la grande sorpresa del team italiano.

NATO A MADRID (SPA)
DATA 1° SETTEMBRE 1994
ESORDIO IN F.1
GP AUSTRALIA 2015
PRIMO PODIO
GP ITALIA 2020
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
6° NEL 2019 E 2020

ALPHATAURI

NEL 2020 7° 107 PUNTI

ALPHATAURI AT02

MOTORE

HONDA RA621H

TEAM PRINCIPAL

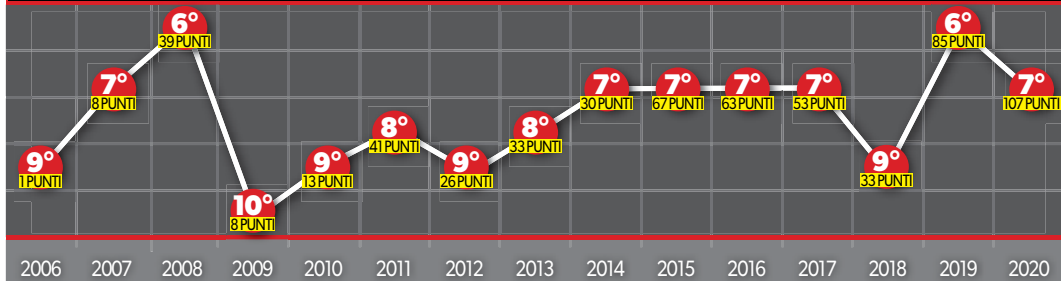
FRANZ TOST

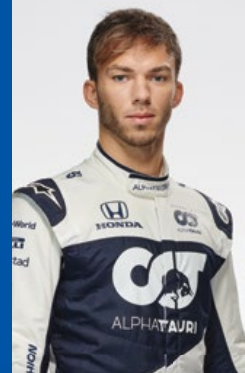
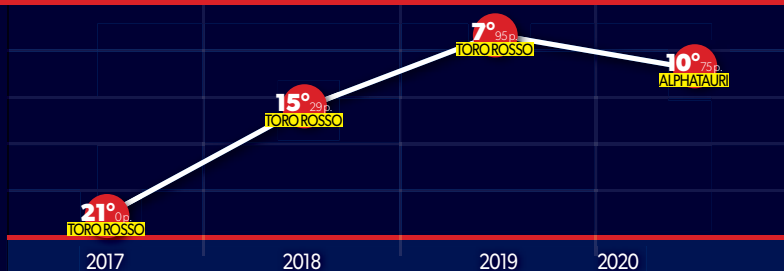
RECORD

TORO ROSSO-ALPHA TAURI

MONDIALI COSTRUTTORI 0
GP DISPUTATI 285
VITTORIE 2
POLE POSITION 1
GIRI PIÙ VELOCI 1
GARE A PODIO 4
PIAZZAMENTI A PODIO 4
GARE IN PRIMA FILA 1
PIAZZAMENTI IN PRIMA FILA 1
GIRI PERCORSI 28.822
KM PERCORSI 145.069
GP IN TESTA 5
GIRI IN TESTA 82
KM IN TESTA 466
PUNTI (COSTRUTTORI) 607

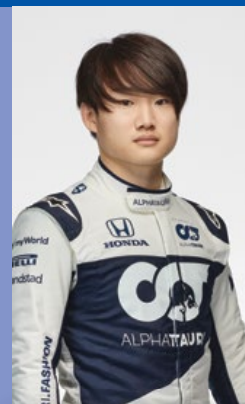
C'è euforia nel team di Faenza dopo i brillanti test di Sakhir. Pierre Gasly è stato costantemente protagonista e pure il debuttante Yuki Tsunoda ha impressionato per la facilità con cui ha portato la AT02 al 2° posto nella sessione finale delle prove, sfruttando al meglio le gomme C5. Fuoco di paglia o tanta sostanza? Di certo la AT02 ha migliorato quelli che erano stati i punti deboli della AT01 e in più si è ritrovata con una power unit notevolmente potenziata, due fattori che hanno proiettato l'Alpha Tauri sui tempi dei cugini della Red Bull. Franz Tost è un uomo pragmatico, che non si lascia andare mai alle emozioni del momento, e così ha fatto anche questa volta. Rimanere con i piedi per terra è sempre stato il motto della squadra. La stagione scorsa è stata notevole: con 107 punti conquistati, record assoluto, ma nonostante ciò è arrivato nella classifica costruttori un 7° posto che sa di beffa considerando che nel 2019 con 85 punti la Toro Rosso si era piazzata sesta. A dimostrazione della grande competitività messa in pista lo scorso anno dagli avversari abituali della Alpha Tauri, che hanno alzato l'asticella compiendo uno scatto in avanti più consistente. Ecco allora che con la AT02 si cercherà di andare nella scia di Alpine e Aston Martin, magari anche McLaren, e perché no Ferrari, finita poco davanti lo scorso anno con 131 punti. In Alpha Tauri però, non si dimentica il ruolo primario, quello di allevare giovani piloti per la squadra principe. Ecco allora l'arrivo di Tsunoda, Junior Honda che poi è stato "diviso" a metà con il programma Junior Red Bull. Negli ultimi anni, con un vivaio non più florido, Helmut Marko ha fatto diventare la squadra di Faenza una sorta di accoglienza per coloro che avevano fallito col team maggiore, vedi Danill Kvyat e lo stesso Gasly, recuperando anche piloti dimenticati come Brendon Hartley. Questa sorte non è toccata ad Alexander Albon, messo in panchina come terzo pilota a riflettere e per far spazio al giapponesino.

I RISULTATI COME TORO ROSSO E ALPHATAURI

PIERRE
GASLY

È riuscito a vincere un Gp con l'AlphaTauri riscattando alla grande la sua non felice, e breve, avventura con il team Red Bull. Marko ed Horner gli hanno preferito Perez, ma lui non si è scomposto anche se forse ha iniziato a guardarsi in giro per un futuro lontano dal gruppo Red Bull, un po' come accaduto a Sainz. Pierre Gasly, nei test di Sakhir ha lasciato un segno e si candida come l'outsider di lusso per portare la squadra di Faenza in quella top 5 che sempre ha agognato. Parte ancora più sicuro e determinato della scorsa stagione e questo sarà un punto di forza ineguagliabile.

NATO A ROUEN (FRA)
DATA 7 FEBBRAIO 1996
ESORDIO GP MALESIA 2017
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO 7° NEL 2019
PRIMA VITTORIA GP ITALIA 2020

10

IL GRAFICO DELLA **CARRIERA**

YUKI
TSUNODA

È tutto da scoprire il 20enne giapponese. È arrivato in Europa soltanto nel 2019 con il supporto di Honda e Red Bull per avere vinto la F4 nazionale, e senza conoscere piste e metodologie delle squadre del vecchio continente, è subito stato protagonista in F3 ed Euroformula, adattandosi senza problemi. Marko lo ha "buttato" in F2 e lui senza colpo ferire ha conquistato il terzo posto con tre successi all'attivo. Forse un altro anno nella serie cadetta gli avrebbe fatto bene, ma Yuki Tsunoda sembra apprendere in fretta i segreti dell'Alpha Tauri e nei test di Sakhir ha lasciato il segno.

NATO A SAGAMIHARA (J)
DATA 11 MAGGIO 2020
ESORDIO DEBUTTANTE

22

ALFA ROMEO

NEL 2020 8° 8 PUNTI

ALFA ROMEO C41

MOTORE

FERRARI 065/6

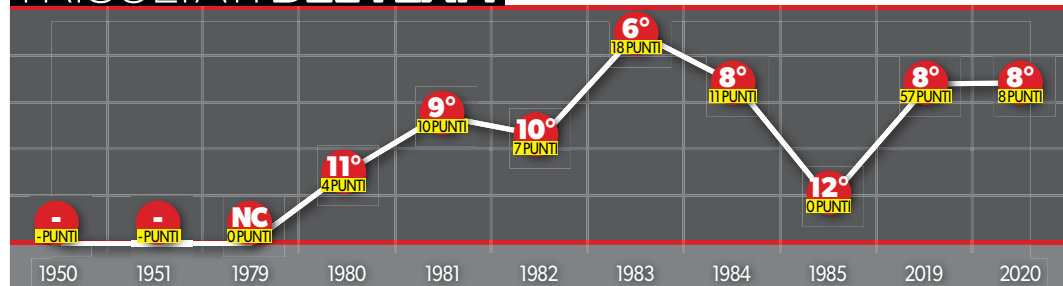
TEAM PRINCIPAL

FREDERIC VASSEUR

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 0
GP DISPUTATI 148
VITTORIE 10
POLE POSITION 12
GIRI PIÙ VELOCI 14
GARE A PODIO 18
PIAZZAMENTI A PODIO 26
GARE IN PRIMA FILA 16
PIAZZ. IN PRIMA FILA 35
GIRI PERCORSI 13.500
KM PERCORSI 69.952
GP IN TESTA 17
GIRI IN TESTA 705
KM IN TESTA 4.813
PUNTI (COSTRUTTORI) 115
PUNTI (PILOTI) 279

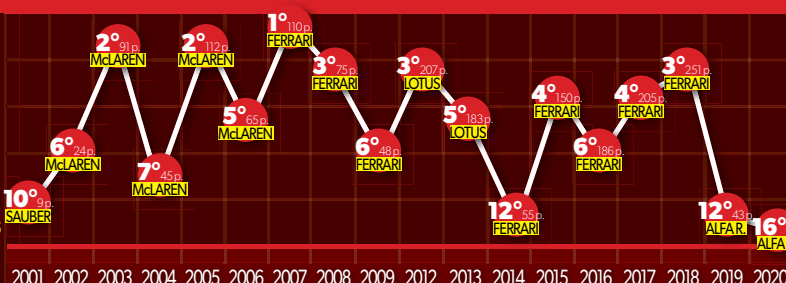
È stata senza dubbio la più bella sorpresa nei test. L'Alfa Romeo-Ferrari C41 non solo ha mostrato una notevole affidabilità, percorrendo più giri di tutti assieme alla quasi omonima Alpha Tauri (422 tornate), ma è risultata anche velocissima. Il cambio di passo è arrivato grazie al motore Ferrari, che lo scorso anno aveva penalizzato non solo la SF1000, ma anche le squadre clienti, e alcune migliorie all'aerodinamica. Antonio Giovinazzi e Kimi Raikkonen avevano il sorriso stampato sul volto ogni volta che scendevano dalla monoposto del team svizzero guidato da Frederic Vasseur. Nonostante le imposizioni tecniche che portano meno carico aerodinamico alle monoposto e gomme con un minore grip rispetto a quelle del 2020, l'Alfa Romeo ha assorbito come niente fosse tali cambiamenti tanto che i due piloti hanno dichiarato in coro che non se ne sono neanche accorti. Segno di buon bilanciamento e di vettura realizzata molto bene grazie allo staff tecnico diretto da Jan Monchaux e che vede Luca Furbatto capo progettista. Giovinazzi è stato chiaro: se la scorsa stagione si lottava come matti per strappare un passaggio in Q2 e concludere le gare attorno alla dodicesima posizione, l'obiettivo è ora quello di qualificarsi mediamente a centro schieramento per poi puntare con assiduità alla zona punti. Un sogno certo, considerando le difficoltà degli ultimi anni, ma il lavoro svolto in Alfa Romeo è stato di grande efficacia e con l'intervento del budget cap le cose potrebbero migliorare sensibilmente in futuro se si parte da una base vettura competitiva. Giovinazzi in Bahrain è apparso in grande forma così come il 41enne Kimi Raikkonen che ha segnato il record di giri svolti in una sola giornata: 164. Con le gomme soft C4 e C5 si sono portati con grande facilità sui tempi dei top team che solo 12 mesi fa vedevano con il binocolo.

I RISULTATI DEL TEAM

KIMI
RAIKKONEN

Ha promosso la nuova Alfa Romeo, ha sorriso, e detto poco, come al solito. Ma il suo sguardo è stato ampiamente indicativo. Kimi ha fiducia nella C41 e dopo il difficile 2020, le cose sembrano mettersi bene per il finlandese che a 41 anni vivrà la sua 19esima stagione nel Mondiale F.1. La voglia non gli manca e i 164 giri coperti nella giornata finale dei test sono un timbro chiaro sulla sua ottima forma fisica e sulla velocità (considerando gli ottimi tempi registrati) che non lo ha abbandonato neanche un secondo in tutti questi anni.

NATO A ESPOO (FIN)
DATA 17 OTTOBRE 1979
ESORDIO
GP AUSTRALIA 2001
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
CAMPIONE DEL MONDO NEL 2007
PRIMA VITTORIA
GP MALESIA 2003

LE CIFRE
VITTORIE **21**
GP DISPUTATI **329**
PODI **103**
POLE POSITION **18**
GIRI PIÙ VELOCI **46**
GIRI PERCORSI **17.560**
KM PERCORSI **87.341**
GP IN TESTA **83** GIRI IN TESTA **1.305**
KM IN TESTA **6.612**
PUNTI **1863**

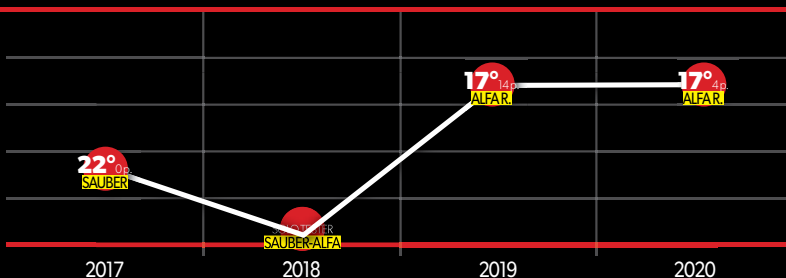
Anno	Posizione	Punti	Team
2001	10°	9 p.	SAUBER
2002	6°	24 p.	McLAREN
2003	2°	91 p.	McLAREN
2004	7°	45 p.	McLAREN
2005	2°	112 p.	McLAREN
2006	5°	65 p.	McLAREN
2007	1°	110 p.	FERRARI
2008	3°	75 p.	FERRARI
2009	6°	48 p.	FERRARI
2012	3°	207 p.	LOTUS
2013	5°	183 p.	LOTUS
2014	12°	55 p.	FERRARI
2015	4°	150 p.	FERRARI
2016	6°	186 p.	FERRARI
2017	4°	205 p.	FERRARI
2018	3°	251 p.	FERRARI
2019	12°	43 p.	ALFA R.
2020	16°	4 p.	ALFA R.

2010 e 2011 assente

ANTONIO
GIOVINAZZI

È in gran forma Antonio Giovinazzi e quanto mai euforico per le belle prestazioni lasciate nel test di Sakhir. Lasciatosi alle spalle il 2019 irto di difficoltà, lo scorso anno il pugliese ha compiuto un notevole salto di qualità trovando sicurezza e belle prestazioni, seppur penalizzate da una monoposto non competitiva. Si è meritato la fiducia della squadra, ha un ottimo rapporto con Raikkonen che non può che far bene alla sua crescita, e da quanto visto nel 2020, le cose gli vengono naturalmente, come quelle super partenze che lo hanno portato a essere il pilota che ha compiuto il maggior numero di sorpassi nei primi giri di gara.

NATO A MART. FRANCA (ITA)
DATA 14 DICEMBRE 1993
ESORDIO
GP AUSTRALIA 2017
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
17° NEL 2019 E 2020
PRIMO PODIO
-

HAAS

NEL 2020 9° 3 PUNTI

HAAS VF-21

FERRARI 065/6

TEAM PRINCIPAL

GUNTHER STEINER

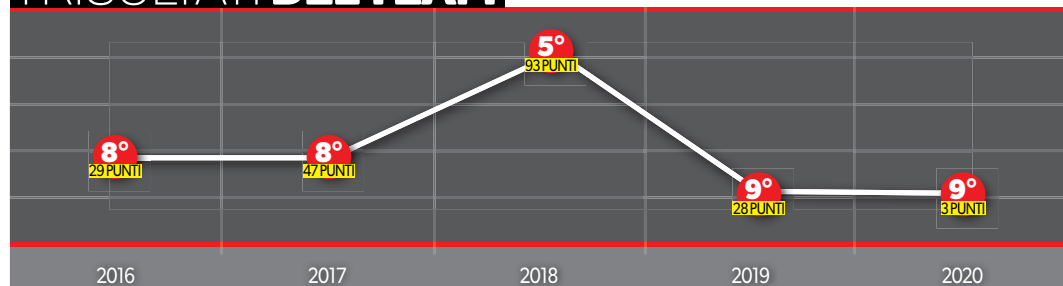
MONDIALI COSTRUTTORI 0
GP DISPUTATI 100
VITTORIE 0
POLE POSITION 0
GIRI PIÙ VELOCI 2
PODI 0
PRIMA FILA 0
GIRI PERCORSI 10.396
KM PERCORSI 52.273
GP IN TESTA 0
GIRI IN TESTA 0
KM IN TESTA 0
PUNTI (COSTRUTTORI) 200

Sono molte le incognite che gravano sul team Haas. Ancora prima di accendere i motori nei test di Sakhir, la squadra diretta dall'italiano Gunther Steiner, ha reso noto che gli sviluppi della già infelice VF-20 sarebbero stati minimi. C'è poi stato il cambio epocale per quanto riguarda lo schieramento dei piloti. Via Romain Grosjean, che era nella squadra fin dal debutto, e via Kevin Magnussen, spazio ai debuttanti Mick Schumacher e Nikita Mazepin. Il tedesco figlio di Michael, ha vinto il campionato di F2 2020 mentre il russo figlio del ricchissimo Dmitry, potrebbe divenire indirettamente il proprietario della squadra se Gene Haas a fine anno deciderà di abbandonare la scena. Mazepin senior aveva già tentato di acquisire la Force India nel 2018, ma ha perso la battaglia (anche legale) contro Lawrence Stroll, che ha creato la Racing Point, oggi Aston Martin. Questo per sottolineare che le sue intenzioni di divenire proprietario di una squadra di F.1, dopo aver già messo le mani sulla Hitech in F2-F3, sono quanto mai reali. Sarà un 2021 di esperienza per i due debuttanti. Nei test si sono entrambi ben comportati non commettendo errori e fornendo preziose indicazioni allo staff tecnico, che ora annovera Simone Resta. Vedremo se durante l'anno, da parte di Mazepin senior, leggi Uralkali, arriveranno ulteriori finanziamenti per permettere alla VF-21 di progredire, ma sicuramente tutto sarà mirato alla realizzazione della nuova vettura per il 2022, con le nuove regole tecniche. Ed è qui che si capirà la svolta della Haas, se Gene rimarrà per vedere se vi sarà un passo in avanti o se abdicherà lasciando al russo Mazepin la proprietà.

I RISULTATI DEL TEAM

MICK SCHUMACHER

NATO A VUFFLENS-LE-CHÂTEAU (SVIZZERA)
DATA 22 MARZO 1999
ESORDIO DEBUTTANTE

47

È arrivato in F.1 meritatamente Mick Schumacher ed è uno dei pochi iscritti al Mondiale che può vantare la vittoria nei campionati di F2 e F3. Il 21enne figlio di Michael è un ragazzo che non ha fretta: studia, si applica, fa tesoro degli errori e dei consigli dei suoi ingegneri. Qualità rare in molti giovani piloti. Non era affatto scontato che Mick approdasse in F.1, ma ce l'ha fatta a suon di vittorie. La Ferrari l'ha collocato alla Haas, squadra in difficoltà, ma l'ideale per fare esperienza in tranquillità, lontano dalle attese pesanti che il suo cognome comporta.

NIKITA MAZEPIN

NATO A MOSCA (RUS)
DATA 2 MARZO 1999
ESORDIO DEBUTTANTE

9

La quota russa in F.1 rimane ben presente. Da Petrov a Kvyat, da Sirotkin a Mazepin e con diversi giovanissimi che si stanno facendo largo nelle serie minori, il movimento è più vivo che mai. Nikita arriva nel Mondiale a 22 anni e con un bagaglio di esperienza notevole. Ha corso ovunque, ha fatto tutti i gradini necessari per approdare in F.1, si è messo in luce in GP3 e F2, è stato il tester della Force India e girato in gran segreto con una Mercedes prestata gentilmente da Toto Wolff. Ora è alla Haas, squadra che il padre potrebbe acquisire dopo aver fallito l'acquisizione della Force India.

WILLIAMS

NEL 2020 10° 0 PUNTI

WILLIAMS FW43B

MOTORE

MERCEDES M12 E PERFORMANCE

TEAM PRINCIPAL

SIMON ROBERTS

RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI 9

GP DISPUTATI 749

VITTORIE 114

POLE POSITION 128

GIRI PIÙ VELOCI 133

GARE A PODIO 243

PIAZZAMENTI A PODIO 312

PRIMA FILA 210

GIRI PERCORSI 76.649

KM PERCORSI 370.920

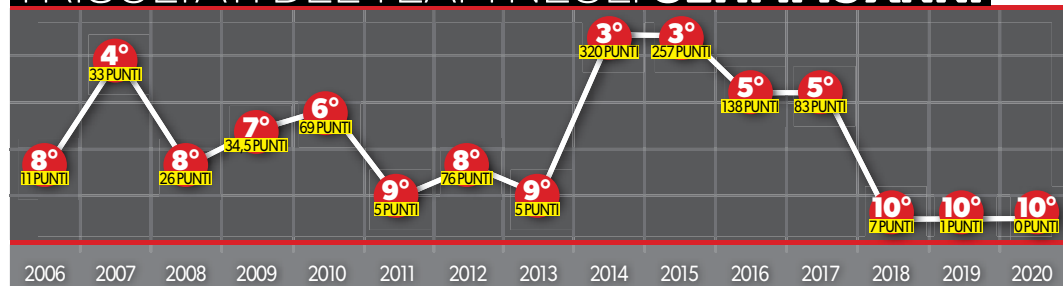
GP IN TESTA 225

GIRI IN TESTA 7.588

KM IN TESTA 35.253

PUNTI (COSTRUTTORI) 3561

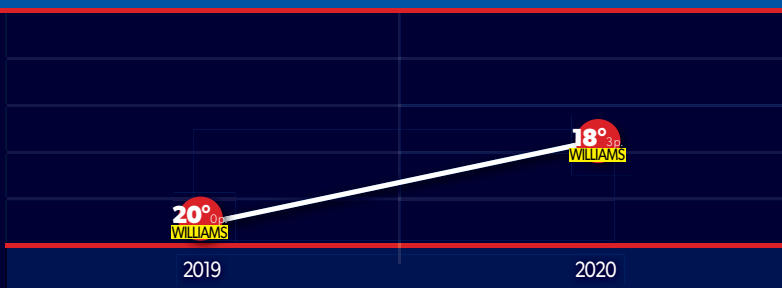
PUNTI (PILOTI) 3567

Il team Williams è per tutti coloro che operano nel mondo dello sport, l'esempio da non imitare. In pochi anni, è stato cancellato un patrimonio di risorse tecniche e umane come raramente si è visto in F.1, offrendo la dimostrazione di come al peggio non vi sia mai fine. Tanto per citare alcuni dati, soltanto nel 2017, non il secolo scorso, la Williams era risultata quinta nel mondiale costruttori con 83 punti. Era già l'avvio di un declino inesorabile considerando che l'anno precedente si era piazzata sempre quinta, ma con 138 punti. Nel 2018, il crollo: 7 punti ottenuti e senza che si operasse nella giusta maniera, ma vivendo di quel che era stato. Poi, un punto nel 2019 e zero lo scorso anno. L'imputata principale del disastro, Claire Williams, incapace nel raddrizzare la barca che affondava, non è più al timone della squadra dalla scorsa estate. Il nome Williams è rimasto, ma la proprietà è ora di Dorilton Capital, fondo di investimento americano. Da quel che si è visto nei test di Sakhir, la FW43B firmata da Dave Worner, non è andata malissimo benché sia ancora distante dalla McLaren che impiega la stessa power unit Mercedes. George Russell è pilota di indubbie qualità ed è su di lui che la Williams punta tutto per risorgere. Dorilton Capital ha chiamato Jost Capito nel ruolo di CEO, un uomo pragmatico che ha vinto tanto nel Mondiale Rally ed ha avuto una breve esperienza in McLaren. Un elemento interessante, che si unisce alla promozione di Simon Roberts nel ruolo di team principal, persona con tanta esperienza, cresciuto tra Force India e McLaren. Nonostante gli investimenti di Dorilton Capital, si è preferito mantenere Nicholas Latifi, pilota pagante al pari del tester Roy Nissany al cui fianco è stato confermato Jack Aitken, lo scorso anno al via del secondo Gp del Bahrain nel quale aveva rimpiazzato Russell momentaneamente passato in Mercedes per sostituire Lewis Hamilton fermato dal Covid. Le basi per far bene ci sono tutte, non resta ora che aspettare i risultati della pista e scoprire se nel pozzo nero in cui la Williams si è infilata c'è ancora da scavare o vi sono le basi per risalire.

GEORGE RUSSELL

Terzo anno di F.1 per George Russell, il talento inglese che la Mercedes tiene in panchina e quando ha avuto la grande occasione di entrare in prima squadra, soltanto la sfortuna lo ha privato di una vittoria clamorosa nel secondo Gp del Bahrain dello scorso anno. Dunque, Russell si è rimesso la maglietta della Williams e come il mediano tanto caro a Ligabue, sgobberà duro per portare qualche gioia a una squadra che ha scoperto che al peggio non c'è mai fine. Con la speranza di divenire attaccante di ruolo prima o poi…

NATO A KING'S LYNN (GB)
DATA 15 FEBBRAIO 1998
ESORDIO GP AUSTRALIA 2019
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO 18° NEL 2020
PRIMO PODIO -

LE CIFRE

VITTORIE **0** PODI **0**
GP DISPUTATI **38**
MIGLIOR POSIZIONE IN GARA **9° GP SAKHIR 2020**
MIGLIOR POSIZIONE IN QUAL. **2° GP SAKHIR 2020**
PRIMA FILA **1** GPV **1** PUNTI **3**
GIRI PERCORSI **2.092**
KM PERCORSI **10.484**
GIRI IN TESTA **59** KM IN TESTA **209**

63

IL GRAFICO DELLA **CARRIERA**

NICHOLAS LATIFI

Concluso l'anno di apprendistato in Williams, Nicholas Latifi ha come primo obiettivo quello di avvicinare le prestazioni del compagno di squadra Russell. Non sarà facile, ma Latifi è un gran lavoratore e spesso con il sacrificio è riuscito a farsi largo nonostante un talento non proprio cristallino. Ha iniziato a correre in monoposto nel lontano 2012 e le prime vere soddisfazioni se le è tolte nel 2019 in F2 risultando vice campione. Nel 2020 è stato per lo più una comparsa, ora ci si aspetta qualcosa di più.

NATO A TORONTO (CAN)
DATA 29 GIUGNO 1995
ESORDIO GP AUSTRIA 2020
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO 21° NEL 2020
PRIMO PODIO -

LE CIFRE

VITTORIE **0** PODI **0**
GP DISPUTATI **17**
MIGLIOR POSIZIONE IN GARA **11° GP AUSTRIA, GP ITALIA, GP EMI. ROMAG. 2020**
MIGLIOR POSIZIONE IN QUALIFICA **15° GP UNGHERIA 2020**
GPV **0** GIRI PERCORSI **915**
KM PERCORSI **4.653**
PUNTI **0**

21° 0p. WILLIAMS
2020

6

IL GRAFICO DELLA **CARRIERA**

ANALISI MONOPOSTO

di Paolo Filisetti

MERCEDES F1W12

Profonda evoluzione alla W11 che ha dominato nel 2020. Estremizzata soprattutto la miniaturizzazione delle fiancate. Forse troppo, a discapito l'affidabilità come i problemi nei test hanno evidenziato. Nuova la power unit M12, sulla carta ai vertici, ma non è stato possibile coglierne il vero potenziale in pista. I problemi di affidabilità del cambio hanno da un lato ridotto notevolmente il chilometraggio percorso, e nello stesso tempo imposto al team modalità di utilizzo della power unit e della selezione marce, meno spinte.

RED BULL RB16B

A dispetto della B nel nome, non è una vettura di transizione. Punta decisamente in alto, con un'aerodinamica estremizzata nel retrotreno. Nuova la scatola del cambio. La power unit Honda, non teme confronti con Mercedes e la ritrovata competitività del propulsore Ferrari. In definitiva nei test in Bahrain si è dimostrata la monoposto più "sgrossata" rispetto alle rivali, Mercedes nello specifico. Una vettura che ha permesso anche a Perez di trovarsi subito a suo agio, in grado sin dall'inizio di staccare tempi di assoluto rilievo.

ALPINE A521

Parte da una buona vettura come la RS20 dello scorso anno. Ne è il logico sviluppo, senza estremizzazioni. È ben bilanciata, pulita nelle linee, sebbene dotata nella prima versione di un cofano motore molto voluminoso. Nei test è comparsa già una versione più snella. La power unit non ha sfigurato in Bahrain subito a ridosso di Honda e Ferrari. Sia Ocon, sia Alonso hanno messo in evidenza, senza faticare troppo, come la A521 sia già da ora una vettura molto concreta, sebbene non rivoluzionaria. Sarà sicuramente interessante osservare quali sviluppi saranno previsti nella prima parte della stagione.

FERRARI SF21

Nessuna rivoluzione ma correzione complessiva del progetto della SF1000. Nuovo il muso, più affusolato e complesso all'estremità, rivisto il mantello inferiore. Fiancate più strette per una migliore efficienza. Incrementato il carico complessivo, nuova la scatola del cambio e punti di attacco della sospensione posteriore. La power unit 065/6 sembra un grosso passo in avanti rispetto alla 065/2 dello scorso anno. La dinamica della vettura è parsa particolarmente buona, sia in termini di minore resistenza all'avanzamento rispetto alla SF1000, sia a livello di trazione e bilanciamento in curva.

ASTON MARTIN AMR21

Parte da quella che era la copia esatta della Mercedes W10 e, integrando gli sviluppi della W11 ora è allineata al concetto aerodinamico della W12. Ne condivide l'intero retrotreno, cambio incluso e come per la Mercedes, nei test ha patito problemi proprio alla trasmissione. Come la "cugina" ha un elevato potenziale, da confermare. Il potenziale, in sostanza, come detto in esordio, non le difetta. Le soluzioni adottate sono molto raffinate e, problemi di affidabilità a parte, pare destinata a ricoprire un ruolo di assoluta protagonista in questa stagione.

McLAREN MCL35M

È la seconda McLaren realizzata da James Key. Prosegue sui concetti aerodinamici della MCL35. Riuscita l'integrazione della power unit Mercedes che ha comportato la modifica della parte posteriore del telaio. Interessante il profilo estrattore, con interpretazione ardita delle dimensioni delle paratie verticali che lo suddividono. Originale e ben costruita.

ANALISI MONOPOSTO

ALFA ROMEO C41

La monoposto realizzata da Jan Moncheaux, è una logica evoluzione della C39, caratterizzata da una ricerca di efficienza e carico. Interessante il naso, ulteriore sviluppo del concetto multicanale già visto nel 2019 e 2020. È dotata dello stesso propulsore della Ferrari, mantenendo il retrotreno adottato nel 2020.

ALPHA TAURI AT02

La AT02, non ha integrato il retrotreno 2020 (cambio e sospensione) della Red Bull RB16, proseguendo con quello della AT01. Il concetto aerodinamico è il suo logico sviluppo. Il pacchetto telaio, propulsore Honda, è già collaudato e nei test ha mostrato di essere in grado di fornire prestazioni di rilievo, soprattutto ad inizio stagione. La monoposto, inoltre, possiede un bilanciamento ottimale, tanto da consentire al debuttante Tsunoda di staccare crono assolutamente di rilievo, ad un decimo circa dal vertice della lista dei tempi.

HAAS VF21

La monoposto del team americano è lo sviluppo della VF20. Nuova l'aerodinamica inferiore anteriore, con un mantello di dimensioni più ampie. Il carico prodotto è parso molto buono in Bahrain, non stupiscono le prestazioni top a livello di velocità massime, viste nei test con ali poco cariche.

WILLIAMS FW 43 B

È un miglioramento della FW43 e non differisce molto dalla sua ultima versione vista nel 2020. Segue i dettami aerodinamici correnti con fiancate molto ridotte posteriormente. Il punto di forza è sicuramente costituito dalla power unit Mercedes, però tuttora (per l'ultimo anno) accoppiata alla trasmissione realizzata in proprio dal team di Grove.

Brembo rilancia la sfida

L'IMPORTANZA DEL REMOTE GARAGE A CURNO IN TEMPI DI PANDEMIA. ECCO COME UN'ECCELLENZA ITALIANA SI PREPARA PER UNA NUOVA STAGIONE DI CORSE

di **Matteo Novembrini**

Nello staccare più tardi c'è tutto il senso delle corse. Ritardare la frenata centimetro dopo centimetro è ciò che ha fatto innamorare del motorsport gran parte dei suoi seguaci, sempre pronti a battere le mani per ogni sorpasso a ruote fumanti.

Che numeri nei Gp

Togliendo di mezzo la filosofia e dando spazio alla scienza, in Formula Uno i freni hanno seguito un'evoluzione come tutte le altri componenti che vengono alloggiate su una vettura, e rappresentano un aspetto fondamentale nelle prestazioni. Chi ha raccolto questa sfida è stata Brembo, l'azienda che ormai da 46 stagioni è presente nella massima espressione delle quattro ruote. Finora il gruppo italiano ha raccolto ben 442 vittorie nei Gp, per un totale di 56 titoli iridati, 26 nel campionato Piloti e 30 in quello Costruttori.

Gran lavoro dal Remote Garage

La sfida per Brembo proseguirà anche nel 2021, con gli aggiustamenti per le nuove vetture che, rimanendo in gran parte fedeli alla tipologia di monoposto già viste in azione lo scorso anno, richiederanno solo piccole evoluzioni al fornitore di freni. Nel 2020 anche per Brembo il lavoro è cambiato, con l'installazione del Remote Garage a Curno dovuto alla scelta della Formula Uno di ridurre al minimo le presenze in pista.

Da qui la scelta di tirare su un gruppo di lavoro che seguisse lo svolgersi dei fine settimana di gara da remoto, con gli ingegneri ad osservare da lontano tutto ciò che accade in pista, tra raccolta ed analisi dati, maxischermi per seguire le dirette e contatti con i vari team. Quest'anno si andrà avanti con il solito schema, e sarà così fino a quando la vita negli Autodromi non riprenderà regolarmente.

2021, pochi cambiamenti

Per il 2021 la maggior parte delle monoposto utilizzerà ancora dischi in carbonio da 32 millimetri di spessore all'anteriore e da 28 millimetri al posteriore. Ai piloti verrà concesso di scegliere tra sei diverse soluzioni di dischi all'anteriore e due al posteriore; ognuna presenta una lavorazione sul diametro esterno, il cosiddetto "groove", che crea una sezione divergente all'aria e che fuoriesce dai fori di ventilazione del disco. Tale geometria permette di avere una maggiore efficienza di raffreddamento del materiale, aspetto fondamentale in ogni situazione: ricordiamo che i freni arrivano a toccare punte di 1200° gradi centigradi, valori che richiedono uno smaltimento del calore ottimale. In sostanza, quindi, Brembo offre tre tipologie di dischi all'anteriore per un totale di sei soluzioni. Queste tipologie sono quella più estrema per un raffreddamento molto elevato (Very High Cooling, 1480 fori disposti su 7 file), quella meno estrema (High Cooling, 1250 fori disposti su 6 file) e la Medium High Cooling, con 800 fori disposti su 4 file. Al posteriore, invece, la scelta è tra High Cooling, 1250 fori disposti su 5 file, e la Medium Cooling, 800 fori disposti su tre file.

Ogni squadra ha le sue esigenze

La ricerca in casa Brembo non si ferma, con l'obiettivo di miniaturizzare sempre più le parti che compongono il complesso sistema Brake by Wire (BBW) ed al tempo stesso di alleggerire tutte le componenti con lo studio dei materiali. Otto team su dieci hanno scelto le pinze a 6 pistoni, il massimo stabilito dal regolamento, fornite dalla Brembo. A livello del BBW invece sono in quattro ad aver scelto Brembo, che viene incontro ai clienti lavorando a stretto contatto con loro, per un'esperienza ed un prodotto sempre più vicino alle esigenze della singola squadra. A seconda delle necessità della vettura, gli ingegneri dei vari team lavorano insieme a quelli di Brembo per cercare il rapporto ottimale tra peso e rigidezza delle pinze freno. Le sofisticate metodologie di progettazione a disposizione di Brembo hanno consentito di progettare, per ciascun team, un modello di pinza freno che ha permesso di ottimizzare il rapporto peso-rigidezza desiderato. In questo scenario, alcuni team prediligeranno pinze più leggere ma anche meno rigide, mentre altri opteranno per soluzioni più conservative caratterizzate da maggior rigidezza ma anche maggior peso. Un equilibrio delicato che porta Brembo a sviluppare in maniera totalmente autonoma e separata l'impianto frenante per ciascuna scuderia. In media all'azienda italiana vengono richiesti dai 10 ai 15 set di pinze all'anno, un numero sufficiente per fronteggiare eventuali incidenti. Tali pinze vengono sottoposte a periodiche revisioni portate avanti direttamente dalla Brembo, ed ogni pinza non supera mai i 10.000 chilometri di utilizzo. Per quanto riguarda invece il materiale d'attrito, ogni team consuma nel corso della stagione dai 150 ai 300 dischi e fino a 600 pastiglie. Servendosi dei sensori, i team conoscono in ogni istante la temperatura di dischi e pinze. Sulla base di questi dati, partono eventuali segnalazioni al pilota per la modifica del brake balance della monoposto o della gestione dell'impianto: questa comunicazione avviene quando si registrano anomalie rispetto alle previsioni. Per quanto riguarda le pastiglie in carbonio, nel 2021 Brembo offre ai team una scelta fra due diverse mescole.

UN'INVESTIMENTO SULLA RICERCA

L'inizio del Mondiale di F.1 apre i giochi anche per Brembo. Una sfida continua quella dell'azienda bergamasca che investe nella ricerca per rendere ancora più performanti i propri impianti frenanti

Si pensa già al 2022

In casa Brembo però si guarda già al 2022, un anno di rivoluzione per quanto riguarda la F.1, una rivoluzione che andrà ad intaccare anche il lavoro dei fornitori degli impianti frenanti. Questo perché il Circus dirà addio alle gomme da 13 pollici, per dare il benvenuto a quelle da 18. In questo contesto, Brembo si ritroverà a lavorare su sistemi completamente diversi, perché i nuovi pneumatici forniranno uno spazio maggiore per l'alloggiamento dei freni all'interno del cerchio, motivo per cui il regolamento si è adeguato consentendo dimensioni più ampie per i dischi freno. Il diametro esterno dei dischi in carbonio passerà dagli attuali 278 millimetri ad un massimo di 330, con uno spessore massimo invariato di 32 millimetri. Cambieranno anche le forniture: alle squadre verrà imposto per ogni Gp un utilizzo di un singolo set dischi e pastiglie, composto da 4 dischi e 8 pastiglie tra assale anteriore e posteriore. Questo per Brembo significa un rinnovato sviluppo ai propri materiali d'attrito, e con l'aumento del raggio efficace la casa italiana dovrà rivedere, oltre all'architettura dei dischi stessi, anche le geometrie di pinze, pastiglie e pompe. Un altro cambio importante riguarderà i componenti del corner ruota come le prese d'aria e i cestelli che saranno "prescribed components", ossia uguali per tutte le vetture. Questa scelta limiterà la possibilità di utilizzare tali componenti per incrementare il carico aerodinamico, rimettendo al centro della loro funzione il raffreddamento dell'impianto frenante. Il regolamento inoltre ridurrà la creatività dei progettisti Brembo, soprattutto per quanto riguarda il raffreddamento dei dischi, i cui fori dovranno avere un diametro minimo di 3 mm, mentre attualmente non esiste un limite minimo imposto per regolamento. Questo significa che a parità di spessore disco, fori più grandi degli attuali dovranno necessariamente essere in numero inferiore riducendo la possibilità di raffreddamento. ●

F2 scontro totale

SI È APERTA LA LOTTA PER LA SUCCESSIONE AL FIGLIO D'ARTE TEDESCO. CON SHWARTZMAN E LUNDGAARD FAVORITI, SI ACCENDE LA LOTTA TRA I VIVAI FERRARI E ALPINE. MA OCCHIO AGLI OUTSIDERS. NEL PROSSIMO WEEK END LA SERIE RICOMINCIA DA TRE CORSE PER FINE SETTIMANA

di **Alessandro Gargantini**

Sulla pista delle dune si è ufficialmente aperta anche la stagione 2021 del FIA Formula 2 Championship, impegnato dal nove all'undici marzo nell'unica sessione di test collettivi in agenda in vista dell'avvio del nuovo campionato che scatterà il prossimo fine settimana sul Bahrain International Circuit. La categoria sarà impattata da importanti novità sportive, come l'introduzione della terza corsa e un massiccio ricorso all'inversione delle posizioni in griglia nella prima e seconda manche del fine settimana, ma per quel che concerne l'aspetto tecnico si procederà in stretta continuità con il 2020, quando sono stati introdotti i cerchi da 18 pollici ed è stata rivisitata l'aerodinamica delle monoposto. La Pirelli porterà un nuovo prodotto per quel che concerne gli pneumatici Prime, quelli più duri, ai quali i piloti della categoria devono ancora adattarsi. Sulla pista del deserto, nei pre-season test si sono ritrovati diversi grandi protagonisti della passata stagione, che godono del favore del pronostico della vigilia. Sarà tutto da seguire il duello all'interno del vivaio della Renault, con il cinese Zhou e il danese Lundgaard che hanno l'obiettivo dichiarato di puntare al titolo e accedere alla massima serie. Il diciannovenne pilota danese, che sarà il punto di forza della ART Grand Prix, gode di grande stima all'interno del management del Team Alpine F1, come confermato da Davide Brivio in occasione della presentazione della A521. Quanto a Zhou, di due anni più maturo, il pilota di Shanghai si è tenuto in allenamento vincendo la F3 Asian, che si svolge nei mesi invernali. Tra i senior ha impressionato il duo di Trevor Carlin composto da Ticktum e Daruvala. Ci sono molte attese attorno ai cavallini della FDA Shwartzman e Armstrong, rispettivamente schierati nei team Prema e DAMS. Tra gli outsiders, spiccano il due portacolori della Red Bull Vips e Lawson, e il terzo pilota Williams Nissany, schierato dalla DAMS. Quest'ultimo potrebbe essere tra le sorprese stagionali. Da seguire con attenzione i rookies Piastri e Pourchaire, rispettivamente con Prema e ART, dominatori con Sargeant

A CACCIA DI SOGNI CON LA PREMA
Con la monoposto della Prema campione in carica, Rober Shwartzman va a caccia di gloria nel campionato di F.2 che scatta con tre gare per ogni round nel prossimo fine settimana in Bahrain

ELENCO ISCRITTI		
1	Robert Shwartzman	Prema Racing
2	Oscar Piastri	Prema Racing
3	Guanyu Zhou	UNI-Virtuosi Racing
4	Felipe Drugovich	UNI-Virtuosi Racing
5	Dan Ticktum	Carlin Motorsport
6	Jehan Daruvala	Carlin Motorsport
7	Liam Lawson	Hitech Grand Prix
8	Jüri Vips	Hitech Grand Prix
9	Christian Lundgaard	ART Grand Prix
10	Théo Pourchaire	ART Grand Prix
11	Richard Verschoor	MP Motorsport
12	Lirim Zendeli	MP Motorsport
14	David Beckmann	Charouz Racing System
15	Guilherme Samaia	Charouz Racing System
16	Roy Nissany	DAMS
17	Marcus Armstrong	DAMS
20	Gianluca Petecof	Campos Racing
21	Ralph Boschung	Campos Racing
22	Matteo Nannini	HWA Racelab
23	Alessio Deledda	HWA Racelab
24	Bent Viscaal	Italy Trident
25	Marino Sato	Italy Trident

CALENDARIO 2021	
27-28 Marzo	Sakhir
21-22 Maggio	Monte Carlo
5-6 Giugno	Baku
17-18 Luglio	Silverstone
11-12 Settembre	Monza
25-26 Settembre	Sochi
4-5 Dicembre	Jeddah
11-12 Dicembre	Yas Marina

nel FIA F3 Championship dodici mesi fa. Nella tre giorni di test disputata a Sakhir non si sono verificati particolari problemi di affidabilità o incidenti. I riscontri cronometrici sono stati condizionati dai diversi programmi svolti dalle squadre, con diversi team che hanno privilegiato le simulazioni gara a discapito della performance. A siglare il miglior tempo assoluto è stato Lundgaard, che ha preceduto l'olandese Viscaal, al debutto nella categoria con i colori del Team Trident. Il driver dei Paesi Bassi ha ben impressionato per l'approccio ed è riuscito a mettere insieme un giro perfetto che gli ha consentito di porsi al centro dell'attenzione generale. In attesa di una conferma a fine marzo, quando si farà davvero sul serio. Per la prima volta in azione su una vettura della seconda serie abbiamo visto il diciassettenne Matteo Nannini, al volante di una monoposto della HWA Racelab. Il forlivese, che sarà impegnato anche in Formula 3 con il team tedesco, ha badato soprattutto a fare chilometri e non è andato oltre il ventesimo tempo. In molti hanno rivolto con attenzione uno sguardo al muretto box del Campos Racing, dove, per la prima volta, il seggiolino del compianto Adrian è rimasto vuoto. In molti nel paddock hanno percepito l'assenza del Team Principal spagnolo, fondatore del team che porta il suo cognome, divenuto una presenza costante ed un riferimento per tutti nel paddock della seconda serie. ●

Robert prima punta per Prema

IL PILOTA FDA È IL RIFERIMENTO NEL TEAM CAMPIONE IN CARICA

Robert Shwartzman sarà il pilota di riferimento all'interno del Team Prema, che dovrà difendere il titolo conquistato con Mick Schumacher. La scuderia di casa Rosin è tornata regina della categoria dopo due stagioni nella quale la francese ART Grand Prix si era impossessata del trono della categoria grazie a Russell e De Vries. Dopo aver vinto nel 2019 il campionato FIA di F3, e aver debuttato l'anno scorso nella seconda serie ottenendo subito quattro vittorie, sei podi e la quarta posizione nella classifica di campionato alle spalle di Tsunoda, il ventunenne pilota russo si pone tra i favoriti alla vigilia dell'apertura della nuova stagione. Shwartzman ha colto l'ottavo tempo nella sessione di test svolta dalle monoposto di F2 dall'8 al 10 marzo sulla pista del deserto. Il driver di San Pietroburgo ha fornito un'importante indicazione per quel che concerne gli nuovo pneumatici Prime introdotti dalla Pirelli. «*Le prove di qualifica non sono andate male. Sono soddisfatto anche delle mie performance nella simulazione gara. Tuttavia, penso che le nuove gomme hard siano molto più complicate da gestire rispetto alla precedente versione*» – ha avvisato il portacolori del Team Prema e della FDA – «*Abbiamo un grip minore, mentre il degrado è aumentato ed è difficile controllarlo*». ●

Volano gli stracci fra **Elena** e **Loeb**

DOPO 23 ANNI L'ACCOPPIATA PIÙ VINCENTE DEL MONDIALE RALLY ARRIVA AL CAPOLINEA. DALLA PROSSIMA DAKAR SEB AVRÀ UN ALTRO COPILOTA. LA RABBIA DI DANIEL DELUSO E SCARICATO

di **Daniele Sgorbini**

«La guerra non è finita: gli Inglesi hanno vinto contro i Francesi nella guerra dei cent'anni, ma io sono monegasco, mi dispiace. La guerra non è finita e a te Séb auguro buona strada». È finito così il durissimo monologo di Daniel Elena andato in onda martedì scorso sui canali social del navigatore monegasco. Un "Oeil de Danos" (l'occhio di Danos, ndr) in cui l'ormai ex copilota di Sébastien Loeb ha voluto esprimere pubblicamente il proprio punto di vista sull'appiedamento arrivato solo qualche ora prima. Ventitré anni di coppia andati in fumo con una breve (e chissà se almeno davvero imbarazzata...) telefonata di Séb a Danos poco prima di mezzogiorno di martedì 16 marzo. Poche parole al compagno di una vita per comunicargli una decisione già presa, definitiva, inappellabile. Per dire che non correranno insieme la Dakar 2022, per scrivere la parola fine sull'equipaggio più vincente della storia del controsterzo e per dare la stura a un fiume di polemiche e di recriminazioni che spesso accompagnano il tramonto dei grandi amori. Una decisione arrivata su richiesta diretta della Prodrive, che ha schierato – con ben poca fortuna – il nuovo Bahrain Raid Xtreme T1 alla Dakar 2021 per la coppie Loeb-Elena (ritirati nell'8ª tappa) e Roma-Winocq, ottenendo solo un 5° posto con il pilota spagnolo, che rappresenta un risultato ben al di sotto delle aspettative. La squadra inglese ha dunque identificato

E ORA OGNUNO PER LA SUA STRADA Daniel Elena e Sebastien Loeb sorridono al bivaccio dell'ultima Dakar. Sembra già un'immagine da trapassato remoto dopo le scintille verbali che hanno contraddistinto la passata settimana. In 23 anni di carriera la più forte accoppiata mai vista nel Mondiale Rally ha colto ben 9 titoli iridati e 79 gare valide per il campionato del mondo

anche in Daniel Elena le ragioni del fallimento, accusando il copilota di aver commesso troppi errori di navigazione, di non avere sufficiente esperienza nel deserto, di non impegnarsi abbastanza. I vertici del team inglese che fa capo a David Richards e che ha la ricerca e sviluppo affidata a David Lapworth ha dunque chiesto e ottenuto a Loeb di cambiare navigatore per ripresentarsi insieme al via della prossima Dakar. L'alsaziano, lasciando da parte assai in fretta tutto quanto è stato in questi anni con Elena, ha accettato, spiegando poi le sue ragioni con una nota piuttosto asettica e stringata: «*Dopo 5 Dakar insieme e dopo discussioni con la squadra, siamo arrivati alla conclusione che potrebbe essere meglio provare a cambiare. Non è stata una decisione semplice da prendere, né una telefonata facile da fare dopo questi 23 anni insieme, ma non dubito della capacità di Daniel di rialzarsi*». All'Èquipe il 9 volte campione del mondo rally avrebbe aggiunto che, a 47 anni, sente di non avere ancora molte possibilità di vincere la Dakar (che comunque Sainz ha vinto nel 2020, a 58 anni suonati) ritenendo dunque di avere maggiori possibilità di farlo senza Elena al suo fianco. Danos l'ha presa male, malissimo e nello spiegare le proprie ragioni ha voluto inchiodare Prodrive a quelle che a suo parere sono le responsabilità del team e le vere ragioni del fallimento: «*Loeb-Elena in Citroën, 9 titoli mondiali, 79 vittorie assolute. Loeb-Elena con Peugeot e Ph Sport alla Dakar è stato geniale, Loeb-Elena gli ultimi due anni con Hyundai, due titoli mondiali Costruttori. Loeb-Elena con BRX Prodrive all'ultima Dakar è stata "une merde". Ascoltate me: nelle quattro partecipazioni prima come è andata? Nel 2016 quattro vittorie di tappa, siamo quelli che ne hanno vinte di più quell'anno. Ma io non so navigare e quello era il mio primo anno. 2017: abbiamo vinto cinque tappe e perso la Dakar per cinque minuti, ma io non so navigare. 2018, ok una vittoria di tappa ma ci siamo ritirati alla quinta giornata, tutti sanno come è andata. 2019, siamo partiti con una squadra privata, con zero mezzi: quattro vittorie di tappa e siamo finiti sul podio. Ma Elena non sa navigare, fa perdere tempo a Loeb! Ma prima di dire che Elena fa perdere tempo a Loeb, ascoltate Elena* (dice rivolto direttamente a Prodrive, ndr) *avete fatto una macchina che è un "oignon"* (letteralmente una cipolla) *una vettura che non è fatta per vincere, avete una squadra che è totalmente destrutturata. Non mi avete ascoltato, ho passato ore con il mio ingegnere, non avete ascoltato né i miei consigli né quelli di Nani Roma né di Séb. Voi non ascoltate. È normale, è la vostra filosofia. Prodrive è la migliore squadra del mondo che ha vinto tutto. Quando avete vinto qualcosa l'ultima volta? Nel 2003, con Solberg. Prima che iniziassero a vincere Loeb e Elena*». E ancora: «*Cari Inglesi, cara Prodrive, non avete ancora capito niente. Nel 2005 il patron di questa squadra* (David Richards, ndr) *fece levare il nome dei copiloti dai finestrini delle auto e io mi sono battuto per due anni per farli rimettere nel Wrc. Dunque la guerra non è finita*». Una coppia scoppiata male, malissimo. Altre coppie anche nella vita, altrettanto vincenti, si sono lasciate con decisamente meno rumore.

Quelle **coppie** che poi scoppiano

TANTE LE SEPARAZIONI PIÙ O MENO RUMOROSE

C'è agitazione all'interno degli abitacoli più in vista nell'universo del controsterzo e quella tra Sébastien Loeb e Daniel Elena non è la prima separazione stagionale, anche se di certo è la più rumorosa, sia per la reazione del navigatore monegasco sia per l'irripetibile storia dell'equipaggio che più di ogni altro ha vinto e segnato un'epoca dei rally mondiali. Il 2021 nel Wrc è iniziato con la clamorosa rottura tra Thierry Neuville e Nicolas Gilsoul, che facevano coppia fissa da oltre 10 anni e che insieme avevano preso parte a 111 rally mondiali, vincendone 13. Una decisione improvvisa, giunta a pochi giorni dal Montecarlo, dopo che l'equipaggio aveva affrontato assieme tutti i test pre gara. Neuville e Gilsoul si sono separati (pare ormai certo) per motivi economici, senza riuscire a trovare un accordo sul compenso da garantire al navigatore (che viene stipendiato direttamente dal pilota e non dalla squadra). Una rottura che ha origini diverse rispetto a quella tra Loeb ed Elena e che l'ufficiale Hyundai ha superato accasandosi con Wydaeghe, con cui ha vinto il Rally del Ciocco. Qualcuno ha già ventilato l'ipotesi che possa essere proprio Gilsoul (francofono) a prendere il posto di Elena con Loeb alla Dakar, ma l'ex copilota di Neuville ha zero esperienza nei raid.

Adamo a tutto campo

IN SARDEGNA AI TEST SULLA PEPATISSIMA I20 RALLY 2 È NATA UNA BELLA CHIACCHIERATA CON IL TEAM PRINCIPAL DI HYUNDAI MOTORSPORT CON LO SGUARDO RIVOLTO ALFUTURO

di Marco Giordo

AGLIENTU – I giovani piloti crescono anche svezzando le nuove vetture delle case ufficiali. E così la Hyundai ha affidato la scorsa settimana a Pierre Louis Loubet ed Oliver Solberg il compito di testare a fondo sugli sterrati sardi di Tergu e dell'alta Gallura la i20 Rally 2, la nuova creatura della casa coreana che molto probabilmente esordirà nel mondiale a luglio in Estonia. Una vettura che promette molto bene, ad occhio nudo appare infatti stabile e ben assettata, ma soprattutto è una vettura completamente nuova. Del vecchio modello R5 sono rimasti infatti solo il differenziale posteriore ed il cambio. A seguire i suoi "young boys" c'era anche Andrea Adamo, che direttamente dal Ciocco e dalla Garfagnana è volato ad Olbia per assistere ai test. Ne abbiamo prontamente approfittato per fare due chiacchiere con il Team Director della squadra coreana nella tenda dell'assistenza montata a San Biagio, la mitica velocissima speciale del Costa Smeralda dei tempi d'oro, dove tra l'altro Colin McRae provò l'Abarth Grande Punto nel 2005. Iniziamo la nostra conversazione, mai banale vista l'autorevolezza dell'interlocutore, parlando proprio dalle qualità messe in mostra dal campionato tricolore nella sua prima prova appena disputata sugli asfalti della Toscana. «*Per affermare se quello tricolore sia il top tra i vari campionati nazionali* – ha commentato Adamo - *bisogna prima aspettare che partano anche quelli degli altri. Si deve però essere onesti e dire che il parco partenti del Ciocco non era male, perché c'erano tanti nomi che in passato non avevamo mai visto tutti insieme. Potenzialmente quindi vedo molta incertezza per la vittoria tra i partecipanti, e credo che la scelta di tipologia di gare fatta quest'anno da ACI Sport in un momento economico mondiale e italiano piuttosto complesso, permetta di poter partecipare al campionato con costi abbordabili e con premi finali che sono di sicuro un incentivo. La gara poi era molto bella ed è piaciuta sia a Neuville che a Breen, perché in Italia abbiamo strade tutt'altro che banali con tipologie diverse l'una dall'altra. La diretta tv delle varie speciali poi è stata interessante fornendo una valida copertura, ed inoltre ci sono stati riscontri importanti dall'estero, perché la presenza di Thierry e Craig ha ampliato il livello di audience. E così più di uno mi ha chiesto chi fosse Albertini, ed obbiettivamente se Neuville e Breen non ci fossero stato, in tanti non si sarebbero mai accorti della sua grande performance in Toscana*».

- A proposito di Neuville, al Ciocco ha vinto dopo aver conquistato due terzi posti a Montecarlo e all'Arctic. Possiamo indicare Thierry come la grande sorpresa di questo inizio di stagione 2021. Sembra un pilota più determinato, più tranquillo e più deciso?

«*Di sicuro ha affrontato in maniera molto positiva quello che è stato un cambio di navigatore all'ultimo momento, e come ho già detto più volte il suo terzo posto è stato l'unico dato positivo per la Hyundai al Rally di Montecarlo. All'Arctic poi pur partendo davanti il primo giorno e pur avendo perso tempo rispetto agli altri, non si è lamentato, ha poi accelerato costantemente dove poteva il ritmo ed alla fine ha chiuso sul podio. Infine al Ciocco con molta umiltà ha corso una prova dell'Italiano su una R5 per migliorare il suo feeling con il navigatore, la messa a punto delle note e quant'altro. Ed alla fine ha vinto. È un pilota capace di mettersi in discussione, altri al suo posto non l'avrebbero fatto, quindi come minimo ha la determinazione di fare tutto quello che serve per vincere, e normalmente chi lo fa alla fine vince*».

- Nell'ultimo Consiglio Mondiale si è approvata la FIA Rally Sport Pyramid. Cosa ne pensa insieme al fatto che le vetture a due ruote motrici dal 2022 saranno escluse dal mondiale?

«*Secondo me oggi è inutile negarlo non siamo più agli anni passati. Chi ora partecipa ad una gara del mondiale con una due ruote motrici in pratica non corre ma transita sulle speciali, sia sulla terra per le rotaie che sull'asfalto per i tagli. Personalmente io credo invece molto nella categoria Rally 3, una categoria molto intelligente e ben strutturata sia per il mondiale che per l'europeo ed i campionati nazionali. È veramente la base per poter apprendere quanto occorra per poi guidare una vettura più potente. Credo che con qualche aggiustamento ulteriore possa prendere il posto delle N4 che oggi mancano*».

- Della Rally 1, della Wrc 2022 cosa possiamo dire, a che punto siete?

«*Sto aspettando che mi venga data la luce verde, sono ottimista ma vediamo*».

- Dell'Appendice S della FIA, quella che detta le norme anti Covid-19 da seguire in gara cosa ne pensa, in attesa che il vaccino ci permette di facilitare un po' tante cose e di far lavorare tutti meglio, in primis le squadre e i media?

«*A livello mondiale e nazionale tutti sono capaci a criticare, poi il risultato reale è che in Italia ci sono i rally e all'estero molto meno, e la FIA sta facendo sia l'Europeo che il Mondiale. Poi tutti i sacrifici che stiamo facendo sono importanti ma sono ridicoli rispetto a quelli che tante altre persone fanno per davvero giornalmente. Stiamo dando il massimo per far disputare degli eventi e nel nostro piccolo per far sì che tante persone si divertano con quello che stiamo facendo. Trovo assurdo e irriverente che si fac-*

LOUBET E SOLBERG SVEZZANO LA RALLY2
In Sardegna nei test di sviluppo della Hyundai i20 Rally 2 al volante si sono alternati Solberg e Loubet. È stata una buona occasione per macinare km sulla terra in vista dei prossimi impegni di entrambi, un'occasione di crescita. La vettura dovrebbe debuttare nel Mondiale in Estonia

ciano delle critiche a questi sforzi. Durante le gare poi cerco di essere presente con voi giornalisti per facilitare il vostro lavoro, perché mi rendo conto delle difficoltà che avete anche voi a lavorare con tutte queste limitazioni e restrizioni, visto che c'è poca comunicazione e nel mio piccolo vengo ad aiutarvi come posso» (tutto vero perché proprio Adamo con la sua costante presenza a tutte le Media Zone ha "costretto" gli altri team manager ad essere anche loro sempre presenti ndr).

- Del mondiale prossimo che vede il Portogallo che può essere rinviato, un Safari in forse ed il Cile sempre più ok nella lotta alla pandemia, cosa può dirci?

«Andremo dove la FIA ci dirà di andare con la speranza che il calendario continui così com'è stato fatto, perché significherebbe che la situazione si è regolarizzata. Ricordiamoci che un anno fa non avevamo il mondiale, oggi con tutti i sacrifici fatti il mondiale ce l'abbiamo e ci stiamo preparando per la Croazia. Poi vedremo man mano, parlano in tanti non vorrei farlo anch'io per aggiungermi ad un coro di voci vuote».

- Un dato interessante comunque è emerso, gli iscritti sono stati numerosi a Montecarlo e in Finlandia, è segno che la specialità ha sempre un grande seguito?

«In generale devo dire che la situazione causata dal Covid-19 possa agire in maniera positiva sfrondando di tante prove il calendario, e portando dunque ad una riduzione e riqualificazione delle gare. Me-

glio quindi meno rally ma di qualità ed organizzati da professionisti che un frastagliamento eccessivo di eventi, spesso non bene assortiti ed anche con pochi iscritti. Insomma credo sia meglio avere poche gare fatte bene con una buona partecipazione per ridare la giusta qualità alla specialità, che avere tanti rallyni da cinquanta iscritti che alla fine fanno solo male all'ambiente».

- Kalle Rovanpera e Oliver Solberg stanno portando una grande ventata di novità alla specialità. Sono un valore aggiunto importante per avvicinare i giovani ai rally?

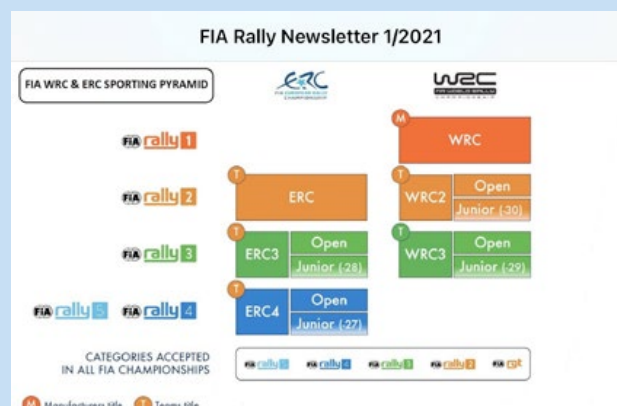
«*Credo che lo svecchiamento del campionato del mondo rally e dei rally in generale fosse necessario e che lo sia tuttora. Ritengo che i giovani abbiano bisogno di coetanei per essere maggiormente attratti dal nostro sport, dai rally. E Kalle ed Oliver possono aiutarci a colmare questo gap*».

- Infine, qual è il rally tipo che piace ad Andrea Adamo, una gara stile Rally di Monza?

«*Un bel weekend in montagna* (ride ndr). *Se vogliamo essere al passo con i tempi e non rimanere a quarat'anni fa, l'ideale per me è un rally tipo Monza con al venerdì al mattino lo shakedown e nel pomeriggio un paio di prove magari nel comasco fuori dal circuito ed in serata un paio di speciale in autodromo. Poi non cambierei niente con il sabato tutto ricavato nel bergamasco e la domenica in autodromo con un programma identico allo scorso anno*».

FIA Rally Sporting Pyramid

IL CONSIGLIO MONDIALE HA APPROVATO IL NUOVO REGOLAMENTO TECNICO

Il Consiglio Mondiale della FIA svoltosi online lo scorso 5 marzo, ha approvato il regolamento tecnico finale delle vetture Rally1 (le nuove Wrc 2022-24), compreso un aggiornamento dei dettagli del motore 1.6 turbo. Il "FIA World Motor Sport Council" ha poi approvato anche il "2022 WRC e ERC Sporting Pyramid", vale a dire i principi di una Piramide Sportiva Rally, da attuare per il Campionato del Mondo e per l'Europeo. Lo scopo di questa nuova struttura è quello di allineare i nomi dei campionati con i nomi delle categorie automobilistiche (ad esempio le auto Rally2 competono nel Wrc2), quello di identificare un tema comune delle categorie Open e Junior tra le serie, e quello di rafforzare il posizionamento del Campionato Europeo sia come serie serbatoio per il WRC che come campionato in sé. La categoria World Rally Car per le vetture Rally1 si trova in cima alla piramide con un titolo Piloti e Costruttori in palio. I titoli per i team verranno assegnati nel Wrc 2, Wrc 3 e nell'Europeo. Nel Wrc 2, aperto a vetture della categoria Rally2, ci saranno un Open Championship e uno Junior Championship per piloti under 30. Il Wrc 3 aperto alla classe Rally3, prevede anche un Open Championship e uno Junior Championship per piloti under 29. Allo stesso modo, la classifica ERC 3, aperto alla categoria Rally3, sarà caratterizzato da un Open Championship e uno Junior Championship per piloti under 28, mentre la classifica ERC4 è aperta alle classi Rally4 e Rally5, ed avrà allo stesso modo un Open Championship e uno Junior Championship per piloti under 27. Ci saranno anche restrizioni, agli ex campioni ad esempio non sarà permesso di rimettere in gioco i loro titoli, mentre sia per la classifica del mondiale che per la classifica dell'europeo verranno creati premi per i rookie, ai piloti con meno di tre partecipazioni all'attivo prima dell'inizio della stagione, e per i Masters, cioè per piloti di età superiore ai 40 anni non inclusi nella FIA Regional Priority List. Infine, la FIA Rally Sporting Pyramid descrive in dettaglio i gruppi di auto che saranno autorizzate in gara, vale a dire Rally1, Rally2, Rally3, Rally4, Rally5 e RGT. Svelando la FIA Rally Sporting Pyramid con largo anticipo rispetto alla stagione 2022, il FIA Rally Department sta incoraggiando il feedback degli automobil club nazionali, degli organizzatori e di altre parti interessate, mentre il lavoro continua per finalizzare i dettagli dei regolamenti per entrambi i campionati.

Caschi virtuali ancora più reali

L'EDIZIONE ON LINE SUL SITO DI AUTOSPRINT.IT DÀ VITA A UN EVENTO PARTICOLARISSIMO E ORIGINALE PER LA TERZA VOLTA CONSECUTIVA SVOLTO INSIEME AI PRESTIGIOSI VOLANTI ACI. A INAUGURARE UNA NUOVA FORMULA IN GRADO DI RIAVVICINARE IL MOTORSPORT E I SUOI GRANDI PROTAGONISTI AGLI APPASSIONATI. GRAZIE ANCHE AL NUOVO FORMAT, CHE UNISCE IL GUSTO DEL TALK-SHOW AL PIACERE DELLA PREMIAZIONE. E COSÌ LA TRADIZIONE È SALVA E IL FUTURO CERTO...

di **Mario Donnini**

ROMA - Autosprint ha vissuto la 55esima edizione dei Caschi d'Oro, organizzata in prestigiosa connessione e fattiva collaborazione con i Volanti Aci per la terza volta consecutiva, in era Covid, all'inizio dell'anno 2 dell'era Coronavirus, prendendo atto che i tempi sono momentaneamente cambiati e il modo di relazionarsi al motorsport e agli appassionati, pure. Ci voleva un cambio di passo, dunque, e il cambio di passo c'è stato. Netto, per certi versi sorprendente. Mutando formula, trasformando una grande premiazione in qualcosa d'altro e di diverso, anche se in perfetta e armoniosa continuità col passato. Con una bellissima e apprezzata novità, ovvero riaprendo l'evento alla gente e spostandolo on line, con la possibilità per gli appassionati di seguire tutto da casa, allo smartphone o al computer, come se tutto si stesse svolgendo davanti agli occhi, in emozionante diretta.

UN EVENTO SPECIALISSIMO

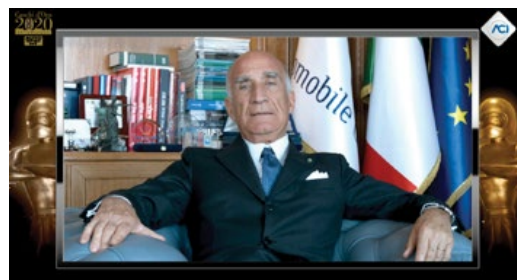
In tempo di Covid-19 anche Autosprint trova la via giusta per riunire tutte le star dell'automobilismo. A lato, Lewis Hamilton col Casco d'Oro iridato, e, a destra, il Presidente Aci Angelo Sticchi Damiani e, sotto, il Presidente Fia Jean Todt e, quindi, il Team Principal della Mercedes Amg F.1 Toto Wolff. In alto, con Antonio Giovinazzi il Direttore di Autosprint Andrea Cordovani, il giornalista Mario Donnini e Federica Masolin, in veste di conduttrice, insieme a Camilla Ronchi. In alto a destra, Carlos Sainz, nuovo pilota della Ferrari, anche lui premiato

Un nuovo modo di vivere il motorsport

Una grandiosa maratona di pensieri, sentimenti e parole, quindi, di dialoghi a tratti emozionanti e ricchi di rivelazioni. Quindi non solo di coppe e strette di mano, perché i Caschi d'Oro 2020 - forzatamente posticipati di qualche mese ma ancora più stuzzicanti perché cadono proprio alla ripartenza della stagione agonistica -, sono e saranno da ricordare anche come talk show, con dialoghi lunghi, intensi, distesi ma passionalmente serrati tra giornalisti e piloti o addetti ai lavori, con un affiatamento e una voglia di raccontarsi alla gente piacevolmente privi di precedenti. E tali da rappresentare, forse, un punto di partenza come format, da tenere nel dovuto conto per il futuro. Gli Oscar dell'automobilismo si sono svolti di giorno, quindi, con la possibilità successiva di tornare

sul sito di Autosprint per gustare in tante clip tutte le fasi salienti della manifestazione, in ossequio al piacere differito della fruizione praticamente quasi on demand, dopo che i Caschi d'Oro erano andati in onda in streaming sul sito autosprint.it, trasmessi dagli studi TV della redazione di Roma, tra interviste e prestigiosi collegamenti dall'esterno.

On line e on demand, per voi!

Dalla 10 di mattina di martedì 16 marzo le conduttrici Federica Masolin e Camilla Ronchi hanno deliziosamente interpretato, coadiuvate dal Direttore di Autosprint Andrea Cordovani e dal sottoscritto, il ruolo di voci narranti di una premiazione alla quale hanno dato la propria adesione tutti i più grandi protagonisti: dal presidente della Fia Jean Todt, ai campioni del mondo Lewis Hamilton e Toto Wolff, per proseguire poi con il neo ferrarista Carlos Sainz, Antonio Giovinazzi, Sergio Perez, il presidente della Renault Luca De Meo, Michael Schumacher, i campioni del mondo rally Sebastien Ogier e Julien Ingrassia, Andrea

EDIZIONE 2020 ON AIR!

LEGGENDE IN PARATA
Sopra, Federica Masolin e Mario Donnini intervistano Riccardo Patrese e Jo Ramirez, Caschi Legend alla carriera. A lato Eddie Cheever Junior, e, a destra, Laurent Mekies, che ha ritirato il premio assegnato alla Ferrari Driver Academy

Adamo, boss della Hyundai iridata nel Mondiale Costruttori rally. Ma l'elenco dei protagonisti in realtà è lunghissimo, praticamente sterminato, visto che di fatto ha coinvolto protagonisti e anche dirigenti apicali di gni categoria dell'automobilismo sportivo, per una grande festa alla quale Autosprint e ACI hanno lavorato a lungo e sodo.

Jean Todt entusiasta e scherzoso

Ad aprire nel migliore dei modi la kermesse dell'automobilismo da corsa in chiave As e Aci è stato, in collegamento esterno, il Presidente della Federazione Internazionale Jean Todt, per l'occasione pimpante e scherzoso, oltre che felicissimo, d'aver avuto una statuetta quale premio alla carriera.
Una militanza variegata e gloriosa, la sua, che lo ha visto, come ha ricordato il Direttore Cordovani: *«...Fino al 1981 da navigatore di rally e poi per la straordinaria carriera da manager in Peugeot e soprattutto in Ferrari, prima di proseguire gestendo le istituzioni dell'automobilismo a livello mondiale»*.
Simpatica la risposta dello stesso Todt: *«È un casco d'oro di fine carriera o metà carriera? Perché con il mio amico Sticchi Damiani abbiamo ancora tanti programmi da condurre in porto. Presiedendo la Fia non ci sono classifiche e ingaggi, solo passione e volontariato e tante cose da fare, che mi permettono di stare a contatto con personaggi che vale la pena conoscere, proprio come il mio già citato amico Angelo Sticchi Damiani. E sappiate che la vostra nazione è un po' una mia seconda famiglia, perché da voi ho trascorso gli anni più belli e difficili della mia carriera, tanto da mantenere un legame molto forte. Noi siamo reduci da una stagione eccezionale, che ha visto l'Italia con cinque appuntamenti iridati tra F.1 e rally: un gran lavoro di squadra, gestito bene da Angelo. E sono felicissimo per come abbiamo padroneggiato l'emergenza Covid, grazie anche alla collaborazione con Chase Carey»*.
Orgogliosa e soddisfatta la chiosa del Presidente Aci Sticchi Damiani: *«Jean Todt ha ancora tante cose da portare avanti ed è abituato a riuscire in tutto. Lui mi ha insegnato tanto, anche a combattere e ad essere competitivi, sempre. Proprio grazie a lui Fia è stata avanti e i ritmi e la qualità del suo lavoro sono inimitabili. Ha portato la sua incredibile esperienza sui campi di gara in Federazione Internazionale, evidenziando uno spettro di valori e di priorità che hanno fatto tanto per il nostro mondo e che tanto potranno fare in un percorso ancora lungo e ricco di sfide entusiasmanti»*.

Il plauso dei top al mondo in F.1 e non solo

Toto Wolff si è collegato per ringraziare, stringendo con orgoglio in mano il Casco iridato Mercedes, settimo consecutivo, settimo pure per l'altro autorevolissimo big on line, ovvero Lewis Hamilton, a sua volta sette volte campione del mondo (ma non consecutivamente): *«Il 2020 è stato un anno oggettivamente difficile, per questo dico grazie ad Autosprint per il vostro premio e anche agli appassionati per avermi supportato»*. Carlos Sainz, *«Gia rookie of the year 2015, ora conta solo il 2021. Con la Ferrari proveremo a migliorare»*. Laurent Mekies ha quindi ritirato a sua volta un Casco speciale a nome della Ferrari, dedicandolo ai ragazzi (e alla ragazza) che stanno crescendo agonisticamente grazie al cavallino Rampante, nell'iniziativa prestigiosa e ricca di successi della Ferrari Driver Academy.

Giovinazzi in grande forma

Felicissimo anche Antonio Giovinazzi, aperto, spumeggiante e piacevole nelle sue rivelazioni: *«Grazie mille, sono molto legato a questo premio di Autosprint. Il primo casco l'ho ricevuto nel 2014, con quello d'oro arrivato l'anno successivo. Per me è un'onore portare il tricolore dopo tanti anni di digiuno in Formula Uno e per di più con l'Alfa Romeo, con un brand italiano. Sono super orgoglioso di tutto questo. E dico di più: come sportivo saluto con tanto piacere l'annuncio del programma Hypercar nel Wec e a Le Mans*

e, considerando che nella 24 Ore ho già fatto esperienza, magari dico che nell'evenienza sarei anche felice di dare una mano, ove mi fosse richiesto».

E, a proposito di Ferrari nel Wec e nell'Hypercar, graditissima, è stata la presenza in collegamento anche di Antonello Coletta (in compagnia del bravo Alessandro Pier Guidi), il vero pilastro idealista del programma, oltre che da anni uomo partita nel Gt e Responsabile di Ferrari Clienti Corse.

Tanto Circus F.1, con uno Schumi jr. stupendo

Felice e premiato anche "Checo" Perez, neoarrivato in Red Bull, che ha rimarcato la sua prima vittoria in F.1 ricordando il *«2020 straordinario e inatteso»*, alla pari di Luca de Meo, Ceo Renault, particolarmente *«...Orgoglioso di ricevere le attenzioni di As all'inizio di un'annata che vede il marchio Alpine in F.1 con l'opportunità di riportare in gara una leggenda come Fernando Alonso»*.

Ma a sorprendere più di tutti per qualità e quantità dell'intervento, perennemente condito da un bellissimo sorriso è stato Mick Schumacher: *«Ciao a tutti! Ho appena ricevuto il Casco d'Oro di Autosprint e a vederlo è bellissimo! Grazie tante a chiunque è stato coinvolto a scegliere me per questo magnifico premio. Ovviamente è per la mia vittoria nel campionato di Formula 2 e anche per questo vi sono molto grato! Adesso non vedo l'ora di tornare in pista e percorrere altri giri per dare seguito molto presto alla mia carriera! Grazie ancora!»*.

LAMBORGHINI IN EVIDENZA

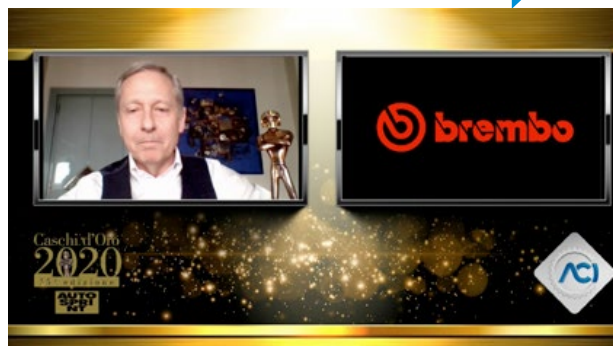
A destra, Giorgio Sanna per conto di Lamborghini commenta il premio ricevuto con il Direttore di As Cordovani. A sinistra, Federica Masolin, perfetta anchorwoman dell'evento, insieme a Camilla Ronchi. In alto a destra, per la Ferrari Gt Alessandro Pier Guidi e Antonello Coletta. In basso, Mario Almondo di Brembo

Tost premiato come best Team Principal

Franz Tost, il n.1 della Scuderia AlphaTauri è il miglior team principal del 2020. Dopo la gran vittoria a Monza con Gasly, che vive a Milano, per la prima volta in cima al podio, Tost riceve il premio Casco d'Oro F.1. Un Mondiale, quello 2020, che è stato ricco di sorprese ma anche di difficoltà: *«La passata stagione è stata la migliore della storia del nostro team per quanto riguarda i risultati ottenuti e le soddisfazioni avute. Condivido questo premio con tutta la mia scuderia per il lavoro, l'impegno e la dedizione svolta da tutti. La F.1 è uno sport di squadra. Insieme ci impegneremo per un 2021 migliore»*.

Nei rally il top dei top

Passando al versante rally, è stato un 2020 magnifico per Hyundai, che è entrata nella storia con la vittoria del titolo costruttori nel WRC. Sul primato c'è la firma del grande capo del raparto sportivo della Casa coreana, Andrea Adamo, protagonista di una bellissima intervista, che ha rivelato, oltre che la sua classe di dirigente, degli intensi aspetti umani: *«Non amo le luci della ribalta e cerco solo di svolgere il mio lavoro meglio che posso, con la bella consapevolezza che nella vita sono riuscito e resco a interpretare il copione che avevo sognato da ragazzo. E anche questo, al di là dei risultati, è già un bel successo che mi rende sereno»*.

«È un onore essere stati sulla copertina di Autosprint, un onore ricevere di nuovo il Casco d'Oro»: queste le

parole di Sebastein Ogier, assegnatario del Casco d'Oro iridato per aver vinto il Mondiale Piloti WRC 2020, il settimo della sua carriera da cannibale.
Vittorie ottenute anche grazie al feeling consolidato con il suo coopilota, Julien Ingrassia, francese di origini siciliane e vincitore del Casco d'Oro riservato ai navigatori.

Leggendari Patrese e Ramirez

Gli ambitissimi Caschi Legend sono andati a Riccardo Patrese, ultimo vicecampione del mondo italiano in F.1, e al messicano Jo Ramirez, per quarant'anni nel Circus praticamente in tutti i ruoli, ascendendo da meccanico fino a diventare indimenticabile team coordinator della McLaren negli anni d'oro di Senna e Prost.
Protagonisti di un dibattito lungo, caldo e appassionante, non hanno mancato di sottolineare aspetti decisamente fondanti del loro ruolo nella storia del motorsport: *«Sì proprio ora, tanti anni dopo* - ha sottolineato Patrese - *sento che la mia lunga militanza di pilota in F.1, dal 1977 al 1993, è stata apprezzata dai tifosi che oltre alla stima ora sanno anche restituirmi affetto»*.
«Io sono stato quarant'anni in F.1 e mi sono anche tanto divertito - ha aggiunto Ramirez -, *anche quando lavoravo per squadre di secondo piano come Fittipaldi, Shadow e Ats»*.

La perla di Jackie Stewart

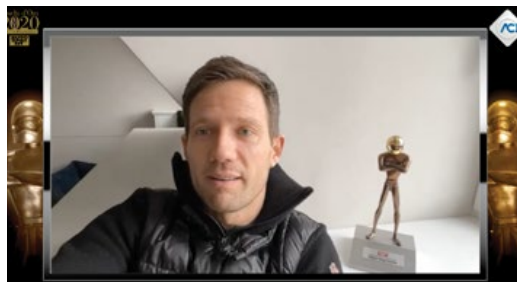
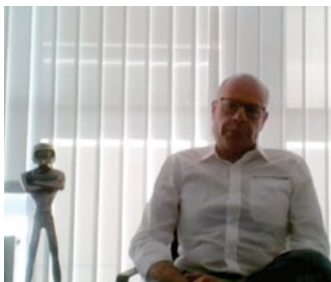
E poi, sempre a proposito di Ramirez, c'è stata la perla preziosa quanto indiretta dei Caschi d'Oro edizione venti/venti, spiegata dallo stesso Jo: *«Ho parlato con Jackie Stewart raccontandogli del Casco Legend che mi avete assegnato e lui ha così commentato:* "Occhio, Jo, perché quello è un premio importante, che nella stragrande maggior parte dei casi va ai piloti. Se per questa volta lo hanno dato a te, è proprio la testiminanza che ti hanno riconosciuto un apporto molto importante nella storia delle corse".
Non poteva esserci endorsement migliore, per Autosprint, da colui che ritirò per la prima volta il Casco iridato da pilota nel lontano 1969...

Minì Casco d'Oro Tricolore!

Al primo anno in monoposto, Gabriele Minì ha trionfato in F.4, successo che gli è valso il Casco d'Oro Tricolore, il massimo riconoscimento che Autosprint concede ai piloti italiani.
Casco d'Argento per Andrea Crugnola, campione rally italiano 2020, vice campione nel 2019 e terzo nel 2018. Francesco Fenici, per la vittoria nella Porsche Sports Cup Suisse ha, invece, vinto il Casco di bronzo Tricolore. Giorgio Sanna, per Lamborghini, a suo volta premiato per la Casa del Toro, ha ricordato i successi raccolti dalla Huracan GT3 nei campionati GT.
Sempre nelle Gt, grande onore anche al giovane e bravissimo Eddie Cheever Jr, premiato da Autosprint per il suo bellissimo successo nel GT World Challenge Europe Sprint Cup in categoria Pro-Am, nei colori Sky - Tempesta Racing, su Ferrari 488 GT3, oltre all'asso delle Salite, Simone Faggioli. Un prestigioso premio di As anche per l'ingegnere Mario Almondo, General Manager of Performance Division di Brembo, per i 500 titoli iridati del glorioso marchio in tutto il motorsport.

ACISPORT IN PRIMA FILA
Sopra, intervistati dal Direttore di As Andrea Cordovani, Marco Rogano, Direttore Generale Aci, Marco Ferrari, Segretario Generale, e Raffaele Giammaria, Direttore della Scuola Federale AciSport. A lato, i premiati per la categoria eSport e, in basso, sugli scudi l'asso delle Salite Simone Faggioli e Michela Cerruti in rappresentanza di Ferrari

Che parterre!

Tra gli altri personaggi di spicco intervenuti alla premiazione anche nell'ambito dei Volanti Aci, il Direttore Generale dell'Aci Marco Rogano, Gian Carlo Minardi, Presidente Commissione Velocità in Circuito, e Raffaele Giammaria, Componente e Direttore della Scuola Federale ACI Sport, oltre a Marco Ferrari Segretario generale AciSport.
Infine, anche il virtuale ha avuto la sua parte, con gli eSports protagonisti. Non chiamateli solo videgame: le competizioni su schermo si sono imposte per lo spettacolo che regalano agli appassionati, quindi anche i protagonisti degli eSports si sono dimostrati più che meritevoli di un Casco d'Oro.
A corredo di un evento immenso, intensissimo e mai così speciale e, appunto, prezioso. ●

ADAMO E OGIER ASSI DA RALLY
In alto, Andrea Adamo per Hyundai e, in basso a destra Sebastien Ogier, al top nei rally iridati. in alto a destra, la bravissima conduttrice Camilla Ronchi, il Casco d'Argento Andrea Crugnola, è quello d'Oro, Gabriele Minì

IL SENSO DI UNA PREMIAZIONE

Valore alla **tradizione**

Internet e carta stampata. Nuove tecnologie e valore della tradizione. Poli spesso agli antipodi che, talora, riescono ad avvicinarsi in questo mondo ribaltato e in ginocchio dentro giorni sempre uguali e terribili. Una bella unione che dà la forza e invia segnali di speranza in un'epoca di straordinarie difficoltà. È questo il messaggio più bello che lancia una manifestazione come quella dei Caschi d'Oro di Autosprint e Volanti ACI. Per la prima volta in versione virtuale, gli Oscar del motorsport organizzati dal settimanale da corsa e l'Automobil Club Italia (una bella collaborazione che dura da tre anni) si sono trasformati in un meraviglioso connubio, capace anche in modalità on line, di essere portatore sano di emozioni e valori. Le cose buone di una volta, che non mutano all'interno di un mondo che si trasforma con la stessa velocità di una monoposto di F.1. Sullo sfondo, oltre ogni altra considerazione, rimangono alcune immagini. Gli occhi colmi di gioia di Mick Schumacher che ha le mani che quasi tremano mentre stringe quel casco che suo padre ha ritirato più volte in carriera. Lo sguardo penetrante e sicuro del 7 volte campione del mondo Lewis Hamilton, quello felino e famelico di Toto Wolff, condottiero di una Mercedes che sta riscrivendo la storia della F.1. Il sorriso accattivante di Carlos Sainz, il nuovo arrivato di una Ferrari in jeans chiamata a riportare in alto il Cavallino. L'orgoglio italianissimo di Luca De Meo presidente della Renault. L'emozione tutta tricolore di Antonio Giovinazzi, unico italiano schierato sulla griglia di partenza dei Gp. La passione del presidente della Fia Jean Todt che mentre riceve il premio domanda: «ma questo è per la fine o per la metà della mia carriera?». Le idee chiare e i piedi per terra di Gabriele Minì, baby tricolore sulla quale l'Italia ripone grandi speranze per il futuro. La passione a fare da filo conduttore e collante di una manifestazione che da cinquantacinque anni va in scena ininterrottamente. La prima edizione dei Caschi d'Oro si è svolta nel 1966. Cinque anni dopo la nascita di Autosprint. Quella volta a decidere a chi assegnare i riconoscimenti era intervenuto perfino Enzo Ferrari, amico dell'editore-fondatore della rivista Luciano Conti. Da allora ogni anno i campioni del motorsport ricevono il riconoscimento a fine stagione da parte di Autosprint. Dal 2018 agli Oscar del settimanale da corsa si sono affiancati anche i trofei assegnati da ACI. Dal connubio è nata una manifestazione ancora più calda ed appassionante. Capace di trasmettere emozioni e rilanciare il valore della tradizione. Così l'edizione più difficile da allestire, una vera sfida a livello organizzativo spalmato su otto ore di trasmissione in streaming, si è trasformata in un momento bellissimo, una pagina che inorgoglisce in una storia lunghissima. Il riconoscimento più bello anche per AS che quest'anno celebra i suoi 60 anni.

Andrea Cordovani

ACI Sport TV
la casa del motorsport

È NATO IL CANALE DELLA FEDERAZIONE, IN ONDA ALL'INTERNO DEL PACCHETTO SKY AL NUMERO 228, VUOL ESSERE UN LUOGO DI AGGREGAZIONE PER TUTTI GLI APPASSIONATI

Dopo mesi di sviluppo ha preso il via la nuova televisione che darà voce a tutte le attività federali ed ai suoi protagonisti. ACI Sport TV è un progetto nei piani della Federazione da diverso tempo e che ha visto finalmente la luce proprio a partire dal 10 marzo 2021. Il canale nasce con l'obiettivo di essere un luogo di aggregazione per tutti gli appassionati di motorsport e per chi fa parte della grande famiglia ACI, dai soci, agli addetti ai lavori, ai piloti, i team e gli sponsor che ruotano intorno a questa imponente macchina che rappresenta l'eccellenza del mondo automobilistico italiano. Il progetto, promosso dall'area comunicazione ACI Sport in capo a Luca Bartolini con il prezioso supporto di Mediasport Group, da anni partner televisivo della Federazione, è stato incentivato sin dalle sue prime fasi da tutte le principali figure della Federazione a partire proprio dal Presidente ACI Angelo Sticchi Damiani, dal Direttore Centrale per lo Sport Automobilistico ACI Marco Ferrari e dal Direttore Generale ACI Sport Spa Marco Rogano. Il canale parte in concomitanza con l'avvio della stagione sportiva 2021 e del Campionato Italiano Rally Sparco 2021 in occasione del Rally Il Ciocco e Valle del Serchio.
Il canale in onda all'interno del pacchetto Sky al numero 228, già da anni punto di riferimento per gli appassionati del genere, conterà all'interno della sua offerta tutte le piattaforme disponibili: live streaming ed on demand sul sito www.acisport.it, dirette sulle pagine social di ACI Sport TV e dei vari campionati coinvolti, oltre alla visibilità

in differita su MS Sport canale del digitale terrestre di Mediasport Group. Il palinsesto del canale verrà costruito per garantire la massima visibilità a tutte le competizioni sotto l'egida ACI, dando spazio ed importanza a tutte le discipline grazie alla messa in onda di gare e manifestazioni, in diretta e/o differita, e alla realizzazione di format di approfondimento settorializzati. Con l'avvio di ACI Sport TV, l'Automobile Club d'Italia vuole dare vita ad un progetto volto a offrire visibilità a tutte le discipline dell'automobilismo. ACI Sport TV vuole essere un canale dove tutti gli appassionati del mondo automobilistico possano soddisfare la loro voglia di motori in qualsiasi momento.

Le dichiarazioni

Angelo Sticchi Damiani, Presidente ACI: «*Sono molto felice di darvi il benvenuto in questo nuovo canale televisivo dove parleremo di sport dell'automobile. Erano anni che cercavamo di concretizzare questa idea. L'idea di avere un luogo dove potersi incontrare, dove si possa parlare del nostro sport e di tutte le specialità che ne fanno parte, tutte degne di essere trattate. L'obiettivo sarà quello di regalarvi le immagini più recenti e più fresche, così come cercheremo di stuzzicare la vostra curiosità, attraverso le immagini del passato. La nostra è una lunga storia, dal 1905, e grazie ai nostri archivi e le nostre gare cercheremo di selezionare per voi il meglio dello sport italiano. Ci ritroveremo spesso per vivere insieme grandi e straordinarie emozioni*».

Marco Ferrari, Direttore per lo sport automobilistico di ACI: «*ACI Sport tv è il canale televisivo che la Federazione ha messo a disposizione di tutti voi appassionati del motorsport. È un grande investimento che facciamo per cercare di condividere le passioni legate al mondo dell'automobile, del motorsport e di tutte le sfaccettature che compongono il nostro sport attraverso le molteplici attività che l'Automobile d'Italia cerca di offrire ai suoi tesserati*».

Marco Rogano, Direttore Generale ACI Sport Spa: «*Finalmente ci siamo. È un sogno che si avvera: un canale monotematico della Federazione Nazionale automobilistica. Che permetterà alla federazione di essere molto vicina, a stretto contatto con i propri licenziati. Rubriche specifiche e temi di approfondimento di tutti i settori che comprende il panorama automobilistico e tanto altro. Si tratta di un grande traguardo e un grande lavoro portato avanti, ma siamo alla partenza di questo nuovo canale che ovviamente non poteva altro che chiamarsi ACI Sport TV*».

Luca Bartolini, Direttore Editoriale ACI Sport TV: «*ACI Sport Tv: finalmente ci siamo. Però non è un momento di arrivo, ma di partenza. Da qui inizieremo a costruire il nostro progetto. Come direttore editoriale di questo canale ho seguito fin dall'inizio l'evolversi, la costruzione, l'arricchimento della fase preparatoria. Ora ci siamo. Partiremo per un canale che sia a disposizione di noi soci ACI, piloti, team, le varie parti di questo mondo meraviglioso. Cercheremo di partire con il piede giusto attraverso una panoramica completa delle nostre gare. Ogni disciplina avrà rubriche dedicate, parleremo del passato e metteremo in campo nuove sinergie in ambito internazionale. Si tratta di una televisione di servizio per chi ama il motorsport e per chi ne è protagonista, per tutto il sistema ACI. Per imparare a sentirsi a casa propria. Ora sta a voi proseguire insieme e ottenere risultati importanti*».

Roberto Brusati, AD Mediasport Group: «*Per noi di MediaSport Group è un piacere e un onore far parte di questo progetto che sin dall'inizio abbiamo condiviso con ACI per lo sviluppo. Si tratta di un aspetto fondamentale per la crescita e il riconoscimento del motorsport a livello italiano attraverso il grande lavoro svolto da ACI su tante competizioni che meritano grande visibilità televisiva. Siamo partner tecnico di questo canale che parte come l'inizio di un viaggio che speriamo duri a lungo e proficuo per i protagonisti di questo mondo, offrendo visibilità ed un possibile aiuto e supporto per svolgere al meglio la propria attività*». ●

LA NUOVA AVVENTURA È PARTITA DAL CIOCCO

È stato il Rally del Ciocco, primo round del Cir griffato da Sparco, a inaugurare il canale di Aci Sport Tv. E il primo collegamento è stato subito al top con Neuville. Molto apprezzata anche la trasmissione dei Caschi d'Oro

Gilby, piccolo sogno nella F.1 Anni '60

LA RECENTE SCOMPARSA DI KEITH GREENE FA TORNARE D'ATTUALITÀ LA SUA BREVE AVVENTURA NEI GRAN PREMI AL VOLANTE DELLA PICCOLA MONOPOSTO SCHIERATA NEL MONDIALE DA SUO PADRE SID, PRIMA A MOTORE CLIMAX E POI BRM. POCHE GARE E SENZA ACUTI, MA UNA PASSIONE INFINITA, CON LA CAPACITÀ DI TRARRE IL MASSIMO SFIDANDO I GRANDI CON MEZZI LIMITATISSIMI

di Mario Donnini

L'8 MARZO SI È SPENTO KEITH GREENE, GIÀ PILOTA E TEAM MANAGER DEGLI ANNI RUGGENTI, SULLA SCENA DELLA FORMULA UNO E DEL MONDIALE ENDURANCE. L'OCCASIONE È QUINDI PROPIZIA PER RISCOPRIRE LA STORIA DELLA GILBY, PICCOLA CASA LANCIATA DA SUO PADRE SID, CHE PERMETTE ALLO STESSO KEITH DI CORRERE NEI GRAN PREMI NEL BIENNIO 1961-1962

ALL'ATTACCO SENZA PAURA
Keith Greene, a lato, in gara nel Gp di Germania 1962 con la Gilby-Brm e, sopra a destra, in azione nel 1961 ad Aintree con la monoposto dotata ancora di motore Climax. Sopra a sinistra, lo stesso Greene in veste di team manager della Brabham nella stagione 1972 di F.1

La scomparsa nei giorni scorsi di Keith Greene - a 83 anni d'età -, fa tornare indietro l'orologio del tempo, per carezzare un'epoca bella e calda delle corse. C'era una volta la Formula Uno dei piccolissimi, mica solo dei piccoli. Quelli nati e per certi versi prosperati dal 1961 al 1965, coi regolamenti pronti a creare una nuova Formula iridata a 1500 cc, rendendo quindi possibili, accanto alle dominatrici Ferrari, Brm e Lotus, delle macchinette minuscole simili a saponette simpatiche e senza pretese. Tra queste, quasi a mo' di simbolo minimalista, la Gilby. Dimenticatissima, eppure interessante, gradevole da vedere e protagonista di una storia tutta da gustare.

Piccolo mondo antico

Gilby Engineering Ltd è il nome di un'azienda britannica fondata e gestita da Sid Greene, personaggio tale da vantare una storia assolutamente originale e meravigliosa. Perché Sid all'età di sedici anni mentre sta andando in bici è protagonista di un incindente terribile, finendo sotto un autobus e perdendo un braccio.
Lui non si butta giù e in un mondo ancora scettico sulla resilienza di chi non vuole arrendersi, diventa pilota di auto da corsa nell'anteguerra, guidando con una mano sola, trasformandosi quindi in eroe dell'aria nel corso del secondo conflitto mondiale, tanto da assere soprannominato "The Wingless Wonder", ovvero la meraviglia priva di ala.
Chiusa la lunga parentesi bellica, Greene torna alle corse, gestendo monoposto di F.1 e vetture Sport Lotus e Maserati fino all'inizio degli Anni '60. Dal 1954 al 1957 la Gilby Engineering schiera in forma privata una Maserati 250F per Roy Salvadori (e nell'ultimo anno nel Gp di casa anche Ivor Bueb) che prende parte in tutto a sette gare iridate, ma senza particolari successi, faticando puntualmente a vedere il traguardo. Nel 1959-1960 Sid Greene fa correre in un paio d'occasioni suo figlio Keith con una Cooper T43 e poi con una T45, ma senza pretese, giusto per poter dire che il baby sta correndo nel mondiale, anche se da comparsa.

L'occasione da Costruttore in F.1

Quindi, improvvisamente, fiutato il momento favorevole, lo stesso Sid Greene decide due mosse che cambieranno la storia del suo marchio. È tempo di abbordare il giovane e promettente progettista Len Terry (che sei anni dopo realizzerà la meravigliosa Eagle per Dan Gurney) e commissionargli non solo una vettura Sport, ma anche e soprattutto una monoposto di F.1 con l'idea di correre nel mondiale. Nasce così la Gilby dotata di motore Climax Fpf, affidata in veste di primo pilota a Keith Greene, sempre lui, il giovanissimo figlio di Sid, che in quegli anni si sta facendo strada andando piuttosto forte, nelle gare domestiche britanniche.

Un 1961 molto dignitoso

In realtà il primo a provare la Gilby di F.1 è il forte Bruce McLaren a Goodwood, che gira subito a un decimo dal record della pista: poche storie, la macchina è ben fatta e va piuttosto forte. A mancare sono solo le sterline... Il programma agonistico imbastito risulta infatti modesto ma non privo di interesse: Keith Greene con la debuttante Gilby-Climax a motore posteriore si iscrive a cinque gare britanniche non valide per il mondiale, più un'uscita iridata al Gp di Gran Bretagna a Aintree e il non titolato Gp di Danimarca al Roskildering. Il baby non va male e giunge dignitoso 15esimo nel Gp di casa e addirittura quarto nel Lewis-Evans Trophy, a Brands Hatch.
Certo, niente di favoloso, ma i riscontri sono tali da consigliare di andare avanti.

SPIRITO INDOMITO AL NURBURGRING
Sopra, Keith Greene in primissimo piano con la Gilby-Brm al Karussell del Nurburgring, durante il Gp di Germania edizione 1962. Sotto, la monoposto vista ai box in occasione dell'evento, col propulsore Brm in primo piano

Bei segnali nel 1962

Si procede per il 1962 anzitutto adottando un cambio Colotti a sei velocità al posto di quello a cinque e ancora una volta al centro dell'attenzione è la partecipazione a una serie di gare di F.1 non valide per il mondiale, che vedono la Gilby ottenere ben tre quarti posti consecutivi: a Bruxelles, nella stupenda gara ad ambientazione cittadina, più a Snetterton e a Goodwood.
Non finisce qui, perché nel maggio 1962 la piccola Gilby sfreccia anche per le strade del Gp di Napoli, ottenendo un sorprendente terzo posto che è anche il risultato migliore per una monoposto di F.1 mossa da un motore Climax Fpf.

Arriva il nuovo telaio a motore Brm!

È tempo di alzare la posta in gioco e Sid Greene non si tira indietro, facendo realizzare un nuovo telaio Gilby su cui montare un più potente propulsore Brm V8 in versione clienti. Le premesse sembrano esserci tutte per l'atteso salto di qualità, visto che i primi segnali sono stati così promettenti, ma la realtà dei fatti finisce col rivelarsi ben diversa da sogni e speranze.
La tanto attesa Gilby-Brm fa il suo debutto al Gp di Germania al Nurburging 1962 ma la nuova arrivata oltre che lenta si dimostra fragile, perché ben presto una sospensione collassa a seguito delle tante sollecitazioni della terribile Nordschleife. E all'intraprendente quanto coraggioso Keith Greene le cose non vanno certo meglio al Gp d'Italia a Monza, perché la Gilby-Brm fallisce addirittura la qualificazione, gettando il team nello sconforto. In realtà nulla succede a caso. Il nuovo motore a 8 cilindri è più pesante, non altrettanto affidabile e fa decisamente rimpiangere il propulsore a 4 cilindri marchiato Climax.
Alla fine della fiera il solo momento decente della stagione 1962 la nuova ma deludente Gilby-Brm lo vive proprio in Italia, a Enna, nel Gp del Mediterraneo, ottenendo un non disprezzabile settimo posto finale. È tempo di prendere una decisione, perché la pur abbordabile formula coi motori di 1500 cc sta comunque alzando l'asticella del livello di competizione e ormai se per i piccolissimi Costruttori l'ingresso si era rivelato sulle prime possibile, ora per non perdere contatto dal gruppo dei rivali sono richiesti investimenti e sforzi non certo pauperistici.

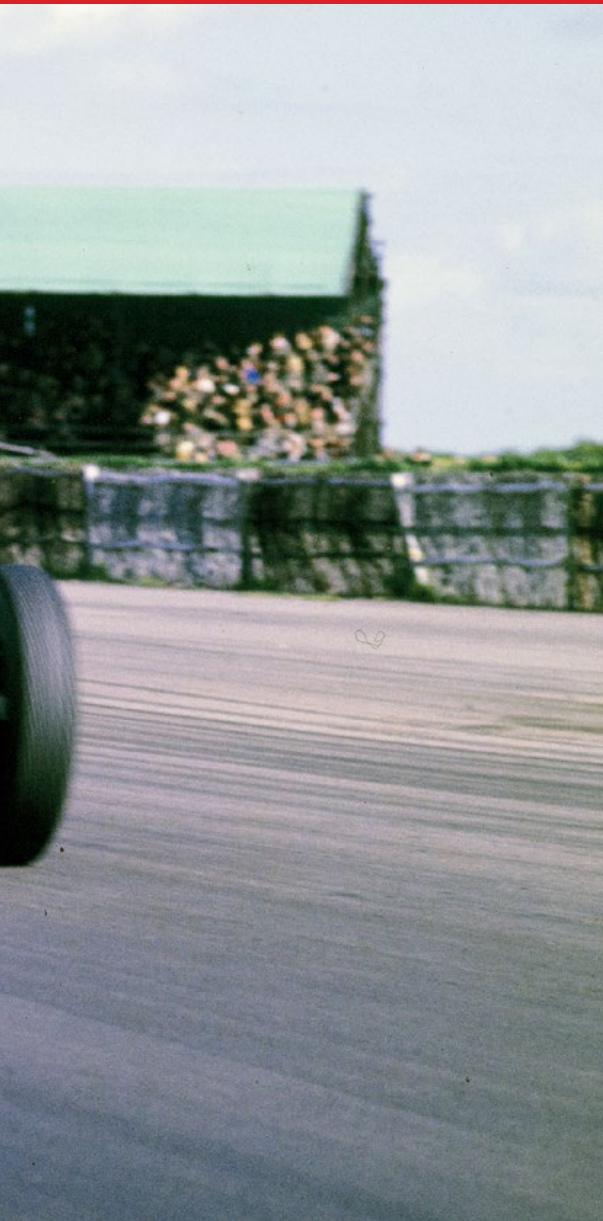
QUEGLI SCARICHI A CANNE D'ORGANO
Sopra, in alto e sotto, sempre lo stesso Greene con la sua Gilby-Brm in gara nel 1962 adottando i caratteristici scarichi a canne d'organo

L'addio nel 1963

Sid Greene, però, è uno che non molla facilmente e, malgrado tutto, ci crede ancora e prova a imbastire un programma a intensità limitata e a basso budget anche per la stagione 1963, ma poi rinuncia perché nel frattempo il marchio Gilby, l'azienda e le sue pertinenze vengono venduti a un'altra company, che di corse proprio non ne vuole sapere. Non è ancora un addio, perché il materiale della Gilby-Brm viene rilevato in toto dal pilota privato Ian Raby, proprietario dell'Empire Cars Ltd, a Brighton, il quale è un veterano pilota e gestore di team che corre privatamente, a volte con lo pseudonimo di "Puddle Jumper", ossia "Pozzanghera", scritto sulle fiancata della sua macchina da corsa.

A livello di campionato mondiale di Formula Uno Ian Raby con la Gilby-Brm si fa vedere in tre Gran Premi, cominciando con un ritiro nella gara di casa, in Gran Bretagna. In realtà a livello iridato è il giorno migliore, perché poi, nel Gp di Germania al Nurburgring e nel Gp d'Italia a Monza, lo stesso Raby fallisce tristemente la qualificazione, sancendo quindi la fine dell'avventura mondiale per ciò che resta della Gilby. Maggiori soddisfazioni ancora una volta arrivano dalle gare indipendenti non iridate, visto che la monoposto ottiene un bel terzo posto nel Gran Premio di Roma a Vallelunga.

Il finale di partita per la Gilby sembrerebbe piuttosto triste, perché nel 1964 Raby acquista un telaio Brabham, su quale fa montare il motore Brm V8 della sua precedente monoposto, così sul vecchio telaio Gilby - giusto per non lasciarlo come un guscio vuoto - viene posto un propulsore Buick, col quale la monoposto finisce la sua carriera prendendo parte addirittura a delle gare sulla sabbia, presso la baia di St.Ouen, a Jersey.

LA GILBY VA A RABY E KEITH FA STRADA
Nella foto a sinistra, Ian Raby con la Gilby-Brm nel Gp di Gran Bretagna 1963. Sopra, ancora Greene con la stessa vettura, l'anno prima, e, a destra, Keith nel 1986 quando dava una mano al team McLaren in F.1. Nel'altra pagina, Greene è ancora in veste di pilota con la Gilby, nel mondiale 1962

Quel restauro finale

Eppure a volte i finali son meno tristi di quanto temuto, perché nel biennio 1992-1993 il vecchio telaio Gilby viene tirato fuori dall'oblio e dall'anonimato, per essere sottoposto a un paziente lavoro di restauro, rimontando il suo originale (anche se non irresistibile, ma pazienza...) cuore Brm V8. Certo, di macchine famose e storicamente importanti se ne conoscono ben altre e di diverso lignaggio, eppure la Gilby-Brm in qualche modo la sua dignitosa storia l'ha vissuta. Stesso destino per il suo primo pilota, Keith Greene, figlio dell'immarcescibile Sid, poi team manager in F.1, F.5000 e nell'endurance, con esperienza, tra gli altri, nei team dell'Hexagon e con Alain de Cadenet, per completare l'arco di una carriera intensa, interessante e variegata, nel pieno spirito dell'intraprendenza paterna. Fino allo scorso 8 marzo, quando ha terminato il viaggio terreno. Rest in speed, Keith. Magari guidando idealmente la tua amata Gilby. ●

Lotus 80

il flop estremo dell'effetto suolo

NEL 1979 IL PATRON COLIN CHAPMAN ANNUNCIA CHE STA PER PRESENTARE UNA F.1 CHE RENDERÀ SORPASSATE E SIMILI AD AUTOBUS TUTTE LE RIVALI. E IN EFFETTI LA SUA CREATURA FA STRABUZZARE GLI OCCHI A TUTTI, PERCHÉ PORTA ALLE ESTREME CONSEGUENZE I DETTAMI DEL GROUND EFFECT. MA I RISULTATI IN PISTA SI RIVELERANNO CATASTROFICI, VISTO CHE IL TEAM INGLESE DI FATTO HA IMBOCCATO UN VICOLO CIECO, SEGNANDO LA FINE DI UN CICLO...

di **Mario Donnini**

LA LOTUS È FIRMA CAPOSCUOLA DELL'EFFETTO SUOLO IN F.1, CON LA MK79 CHE STRADOMINA IL MONDIALE 1978 VINTO DA MARIO ANDRETTI. PER L'ANNO SUCCESSIVO L'IDEA È DI ANDARE OLTRE, CON IL PROGETTO MK80 CHE SI PROPONE DI ESPLORARE L'EFFETTO VENTURI COME MAI NESSUNO HA FATTO. MA IL RIVOLUZIONARIO MODELLO SI DIMOSTRERÀ TROPPO ESTREMO E POCO CONCRETO, FINENDO ALLE ORTICHE...

INNOVATIVA, TONITRUANTE MA DELUDENTE...
Nella foto grande, Mario Andretti con la Lotus 80 ancora dotata della configurazione aerodinamica originaria nel posteriore, ma destinata ad essere dismessa ben presto. In alto, "Piedone" con Colin Chapman e, a destra, in pit-lane con la 80 a confronto con la vecchia mk79 guidata dal suo compagno di squadra nella stagione 1979, ovvero l'argentino Carlos Reutemann

Scusate, una domanda. Quanto date valore all'attesa? Davvero pensate che aspettare qualcosa sia un'attività del tutto neutra e priva di conseguenze? Sul serio credete che agognare un appuntamento futuro non rappresenti di per sé già un'attribuzione di valore duraturo all'oggetto del desiderio, indipendentemente da ciò che accadrà? No, sono certo siate perfettamente consapevoli che certe volte creiamo un oggetto o un soggetto di culto ancor prima che s'affermi, per il solo motivo che desideriamo terribilmente farne la conoscenza. Essere umano, libro, manufatto o monoposto, poco cambia.
E la breve, emozionante e sorprendente storia della leggendaria Lotus 80 ne è l'esempio e la piana e piena dimostrazione.

Un annuncio strabiliante

Quando Colin Chapman a fine 1978 comincia a parlare della sua prossima creatura, l'attesa è massima e l'ansia degli avversari ormai allo stremo.
Prima con la 78 e poi con la matura e compiutissima 79 il boss della Lotus, dirigendo la sua equipe di tecnici - composta da se stesso più Martin Ogilvie, Peter Wright e Tony Rudd - ha letteralmente cambiato volto e filosofia al Circus della F.1, valorizzando l'effetto suolo e la monoposto ala che si comporta funzionando come un tubo Venturi. Cioè, in altri termini, assumendo aria, accelerandola al suo interno e provocando un effetto che la schiaccia letteralmente al suolo. Potendo contare quindi su velocità in curva inimmaginabili con monoposto tradizionali. In altri termini, fin dall'avvento della 79, i record sul giro crollano, anche di cinque e sei secondi a pista, un'eternità, tanto che i rivali diventano ridicolmente piccoli all'orizzonte e le vittorie certe, fatti salvi non infrequenti problemi d'affidabilità.
Ma la realtà per il resto è ben chiara: nessuno dei concorrenti è in grado di competere col team Lotus nel 1979 e Mario Andretti ha ben presto buon gioco sui rivali, anche se la certezza dell'iride la otterrà solo nel maledetto pomeriggio di Monza 1978, il giorno del drammatico incidente al via che sarà la causa prima della scomparsa di Ronnie Peterson, spentosi poi all'ospedale Niguarda per le conseguenze di un'embolia grassosa. Ma, al di là di questa triste storia, il discorso è semplice: in questo momento la Lotus è avanti anni luce, rispetto ai rivali.

Tutti copiano la 79, ma la 80?

Tutti i team, volenti o nolenti, sono costretti a copiare la 79, sfoderando, come nel caso della Tyrrell 009, dei veri e propri cloni dalla genetica imbarazzantemente duplicata.
Ma Chapman, invece che arrabbiarsi, sorride sotto i baffi: «*Se mi copiano, al massimo possono andare tanto quanto la mia monoposto, non certo più forte. E questo può bastare a fare qualche bella figura, ma in realtà, per andare di più, ci vuole dell'altro. Si tratta d'aver capito come funziona l'effetto suolo e, soprattutto, di imboccare una nuova e più feconda via di sviluppo. Credetemi, non è facile*».
E fin qui okay, il ragionamento sta in piedi. Il fatto è che Colin va ben oltre, tanto che, mostrandosi tutt'altro che reticente sul futuro, parla anche in netto anticipo della sua prossima creatura, la fantasmagorica Lotus mk80, la quale, appunto, è attesa da tutti gli addetti ai lavori e dagli stessi appassionati quasi si trattasse di uno sbarco alieno in ansiogena diretta, stile "Incontri ravvicinati del terzo tipo". «*In realtà la Lotus 79, da tutti copiata, la considero già vecchia e sorpassata. Rappresenta soltanto il primo passo all'interno di un mondo nuovo e tutto da esplorare, che è appunto quello dell'effetto suolo. A raccogliere la sua eredità sarà la 80, la mia nuova creatura, che però non va intesa come un piccolo e razionale sviluppo, ma rappresenta in realtà un grande e sorprendente passo in avanti. Tutto quello che sulla 79 è apparso come intuizione, con la 80 sarà portato all'estremo compimento*». E, dopo una sapiente pausa, giù una frase che regalerà notti e notti insonni agli ingegneri concorrenti così come ai giovani appassionati più impressionabili: «*Sento dire in giro* - puntualizza lo stesso Chapman - *che sta nascendo una generazioni di vetture tra le più veloci, prestazionali e belle mai apparse sui campi di gara. Ebbene, attenzione, perché appena vedrete la nuovissima Lotus 80, tutte le altre monoposto di F.1 vi sembreranno dei vecchi autobus*».

SEMPLICEMENTE FENOMENALE
L'idea di fondo della Lotus 80 è quella di fare quasi del tutto a meno di iposostentatori aerodinamici (leggi ali) affidandosi soprattutto a un'ottimizzazione dell'effetto Venturi. Tutto bene sul piano della teoria, ma poi la pratica segnerà una brusca battuta d'arresto per

Spasmodica attesa

Da quando Chapman pronuncia queste parole ipnotizzanti, alla presentazione e all'unveiling della Lotus 80 passano non meno di un paio di mesi.
E un'intera generazione di patiti della F.1 nel frattempo immagina disegni mirabolanti della nuova creatura della squadra, che nel frattempo è passata dalla livrea nero-oro JPS a quella verde smeraldo del nuovo sponsor Martini.
Ma risulterà incredibile quanto vero verificare che lo shock della prima vista della nuova Lotus sarà tale da dimostrare che certe volte la realtà sa dipingere meraviglie molto più dell'immaginazione.
Il progetto, proprio come i due precedenti che rappresentavano la sperimentazione, è il primo

maturo sviluppo dell'effetto suolo, vede coinvolti in equipe i soliti geni della premiata ditta Lotus, ovvero i già citati Colin Chapman, Martin Ogilvie, Peter Wright e Tony Rudd, in simpatica equipe.

UNA IMMENSA SORPRESA, MA...
Sopra, Chapman e Reutemann con la Lotus 80 alla strepitosa presentazione che lascia tutti allibiti, malgrado il freddo, sopra a destra, la faccia da padrone. A lato, il posteriore ultracarenato. In basso, la 80 vista con Andretti in pista a Montecarlo, già alata davanti e dietro e ricondotta nella fase di sviluppo a ben più miti consigli...

Strabiliante a prima vista

Quando cominciano a circolare le prime immagini della 80, in effetti, sembra quasi un colpo di genio alla Leonardo Da Vinci. Le ali anteriori e posteriori ormai sono completamente sparite. Addirittura le minigonne arrivano fino all'anteriore, mentre il posteriore appare super-rastremato e carenatissimo, con una piccola appendice residua posta in basso. Il muso si presenta generoso e squadrato, contenente un alettoncino praticamente annegato, con fiancate quanto mai ampie, golose d'aria e pronte ad estremizzare funzionamento e competitività assoluta della sua progenitrice.

La sorpresa e lo sconcerto sovrabbondano. Discorso semplice: se anche stavolta Chapman riesce a far funzionare la vettura, tanto da dare due spanne agli avversari, tutti si arrenderanno, perché evidentemente la nuova Lotus è in grado di muoversi in base a principi e applicazioni la cui logica al momento è praticamente ignorata dalla scienza ufficiale del Circus. Altroché, qui si rischia di sconfinare tra fantascienza e alchimia...

Il senso filosofico della sfida

Tornando a ragionare in termini razionali, l'idea di base, in effetti, è proprio quella di estendere le zone d'influenza dell'effetto suolo, dal posteriore e fino alla zona appena dietro il musetto, incrementandone portata, quantità e qualità.
Tutto ciò teoricamente dovrebbe sfociare nella creazione di un'immensa downforce, tanto che la chiave di tutto è avere a disposizione un telaio sufficientemente rigido da sopportare le nuove sollecitazioni. E, attenzione, perché sarà proprio questa la chiave di tutta la faccenda.

La spiegazione di Mario Andretti

Mario Andretti, campione del mondo in carica e tester incaricato di svezzare la vettura, fornisce una spiegazione che più chiara non potrebbe essere: «*Sul piano della velocità di punta, la Lotus 80 si comporta bene da subito e questo è un dato senz'altro positivo. I problemi, però, arrivano in frenata e in curva, quando le velocità si abbassano. È qui che la 80 tende a perdere downforce improvvisamente e altrettanto improvvisamente a riacquistarla. In altre parole, il basso centro di*

pressione si muove creando disequilibri col centro di gravità e la 80 tende a comportarsi in modo del tutto imprevedibile. Basta inoltre la più piccola differenza di altezza da terra, data da scordolate, asperità o che, e la monoposto reagisce del tutto a modo suo, perdendo aderenza. Io questo lo dico subito e nei dettagli a Colin Chapman e lui ci resta molto male, perché odia veder smentite le sue intuizioni, ma le cose stanno proprio così».
Nel frattempo Carlos Reutemann, l'altro pilota del team, dopo un breve assaggio col nuovo mostro scende schifato e dice di non volerne avere mai più a che fare e così sarà. Tanto che tornerà subito al volante della vecchia mk79, salvo abbandonare la squadra a fine stagione, per la sorpresa Williams.

Una brevissima storia agonistica

Il debutto nel mondiale 1979 per la nuova e controversa Lotus in fondo non è neanche male, con un incoraggiante terzo posto di Mario nel Gp di Spagna, vinto dalla Ligier di Depailler.

"Piedone" poi qualifica la 80 quinta in Belgio, ma preferisce usare in gara il muletto, ossia la vecchia 79, così la 80 si rivede in corsa a Monaco e nel Gp di Francia, dove però le partecipazioni terminano con altrettanti ritiri e senza alcun clamore prestazionale. Riga, niente altro.
La Lotus 80 da lì in poi sparisce e non si vedrà mai più in nessuna competizione per vetture moderne.

Fine della pista

Incredibile. Il progetto più sconvolgente mai visto nell'era moderna delle corse, dopo tre Gp è già roba da museo. E la spiegazione dell'arcano spetta a Mario Andretti, che non nega retroscena: «*I problemi cui prima accennavo potevano avere due forme di correzione e soluzione. Per impedire e mitigare l'imprevedibilità e l'incostanza del comportamento della 80 in frenata e in curva, bastava intervenire aumentando il carico e la stabilizzazione con le ali. E già facendo questo Chapman s'era molto scocciato, dicendo che così*

SVILUPPO MOLTO PROBLEMATICO
A sinistra e a destra, Reutemann a bordo della Lotus 80 nei collaudi, ancora nella veste estrema dei primi tempi. L'argentino, vista la mala parata, non vorrà più proseguire lo sviluppo preferendo tornare a guidare la vecchia Lotus 79. Sotto, Mario Andretti a sua volta al lavoro con la 80, a colloquio con Chapman e infine, in basso, al volante della versione vista in gara in Spagna 1979

facendo la 80 sarebbe diventata uguale alle altre rivali, quindi non ne valeva la pena. Peggio ancora succede quando gli dico che bisogna intervenire irrobustendo il telaio, in quanto torce. E senza rinforzi non se ne uscirà mai. Però per Chapman fare questo significa rinunciare alla leggerezza e per lui la leggerezza è tutto. Così lui mi dice a metà stagione: "Senti, Mario, se facciamo tutti gli interventi che vuoi, ci ritroviamo in realtà non più con la 80, ma con una macchina che abbiamo già, ossia la vecchia 79, quindi, perso per perso, teniamoci questa"». Niente altro da aggiungere... «*Finiamo la stagione come possiamo con la sorpassata 79 e fine della storia*» - conclude "Piedone".

Però qualcosa resta...

Della Lotus 80, contrariamente a quanto si pensa, sono stati realizzati non uno, ma ben tre esemplari. Il telaio numero 1 è quello usato da Mario per la prima volta solo nelle prove della Race of Cham-

pions a Brands Hatch 1979 e quindi nei weekend di gara di Spagna, Belgio, Monaco, Francia e Gran Bretagna, anche se a Monaco e a Silverstone in corsa “Piedone” rispolvera la gloriosa mk79.

Con la 80 numero di telaio 2 Mario si fa vedere al Nilsson Memorial Trophy a Donington - ovvero un’esibizione a scopo benefico dedicata al compianto pilota svedese -, il 3 giugno 1979, e poi per qualche giro in prova a Digione, ma niente più.

Il telaio numero 3, invece, non ha apparizioni ufficiali a ruolino.

E attenzione, perché è con la Lotus 80 telaio numero 1 che nelle gare Historic il gentleman driver Manfredo Rossi di Montelera è protagonista di bellissime battaglie. Regalando, quasi quarant’anni dopo, addirittura mentre nella F.1 si è piena era turboibrida, una seconda giovinezza alla monoposto più attesa ed estrema dell’alba dell’effetto suolo, ricordata anche per essere la vettura meno entusiasmante rispetto alle premesse che l’avevano vista concepire. ●

LA 80? UNA VETERAN OK CON ROSSI DI MONTELERA

A lato e sopra a destra, la Lotus 80 portata in gara a singhiozzo da Mario Andretti nel mondiale di F.1 1979 e ben presto destinata ad essere abbandonata. Sopra, nella foto grande, la vettura – col muso modificato –, che in tempi recenti si è ben comportata tra le F.1 storiche, guidata da Manfredo Rossi di Montelera, a sinistra, nell’altra pagina

Cronache, fatti, notizie ma anche divulgazione

Autosprint è stato fondato, nel 1961, per informare gli appassionati sugli avvenimenti dello sport dell'automobile, in quegli anni in grande espansione.
Le cronache, i resoconti, i commenti, le interviste e le inchieste hanno sempre costituito lo scheletro della rivista. Col tempo, per effetto anche di un corpo redazionale più consistente, il giornale ha assunto anche una piega divulgativa, cioè spiegare e diffondere, attraverso articoli "storici", l'automobilismo agonistico.
Quando lo spazio lo permetteva, ecco i ritratti dei grandi campioni del passato – indimenticabile la galleria, con i bellissimi poster, de "i Cavalieri del rischio" – e i racconti di corse che hanno fatto epoca. Erano servizi che i lettori mostravano di apprezzare. Ma è nel 1982 che l'azione divulgativa di Autosprint segna una svolta davvero importante. Pensata, sviluppata e realizzata in tempi brevissimi direttamente dal direttore Gianni Cancellieri, parte la "Storia della F.1" a puntate: i fascicoli, da staccare e conservare, sono allegati alla rivista. Ogni inserto si compone di 16 pagine: alla fine, rilegandoli, si otterranno due volumi di oltre 600 pagine nelle quali sono ricostruiti 33 stagioni – dal 1950 al 1982 – di campionato del mondo di Formula Uno e 374 Gran Premi. Il primo fascicolo compare con il numero 8 del 23 febbraio 1982.
È subito un successo: le vendite del giornale, in quel periodo dell'anno solitamente sotto la media, si impennano trainate appunto dall'iniziativa sulla F.1.
Gianni Cancellieri, che si è avvalso della collaborazione dei più autorevoli giornalisti europei di quegli anni, ha lavorato su tre fronti: le illustrazioni, i testi e, infine, i dati, che sono stati oggetto di controlli incrociati e di attente verifiche. La parte più difficile dell'opera, ma alla fine anche la più appagante, è stata la ricerca della documentazione fotografica: sono state rintracciate, in tutto il mondo, migliaia di foto, centinaia delle quali addirittura inedite e a colori. Una rarità per i periodi storici cui appartenevano. Alcune erano addirittura considerate introvabili. Un altro aspetto dell'opera sono stati i testi, elaborati non soltanto considerando i fatti più importanti di ogni singola gara ma inserendo anche dichiarazioni e commenti dei piloti. Il risultato finale è stato davvero sorprendente.
Ancora oggi la "Storia della F.1" di Autosprint è considerato, almeno fino alla stagione 1982, un testo fondamentale.
Un'ultima cosa. La scelta di proporla a dispense non fu affatto casuale. Fosse stato realizzato in un volume unico, il lavoro sarebbe rimasto confinato in una ristretta cerchia di appassionati. Con i fascicoli allegati alla rivista, la "Storia della F.1" è stata invece messa a disposizione di decine di migliaia di lettori.

Il primo fascicolo della "Storia della F.1" è allegato al nr. 8 del 1982 di Autosprint. L'iniziativa sarà apprezzata per la sua funzione divulgativa e le migliaia di foto.

Prova di autore 8

ìarkku Alen ha provato
ıer Autosprint la nuova
ancia Rally Abarth, la
gruppo B» con la quale
a casa punterà al titolo
ridato nell'83. Scettico
nzichenò al primo
ontatto, il grande
allista finlandese è
assato dalla sfiducia alla
iena soddisfazione
el « mezzo » e, alla fine,
a esclamato...

«molto meglio di Stratos!»

LA MANDRIA (TORINO) - « Fantastic, absolutely fantastic! Molto meglio di Stratos! ». Attendavamo che la soddisfazione di Markku Alen, provata nell'effettuare alcuni giri di prova con la nuo-

CONTINUA A PAGINA 82

Lancia rally 037 primo test con As

La nuova belva da rally della Lancia si prende una buona parte sulla copertina del numero 8 di Autosprint 1982, quello che lancia la grande raccolta sulla storia della F.1 a puntate. Mentre sulla scena del Mondiale Rally planano le quattro ruote motrici della rivoluzionaria Audi, da Torino la risposta arriva dalla Lancia Rally 037, pepatissima trazione posteriore sulla quale si punta senza mezzi termini. Si sta preparando una sfida che nel 1983 diventerà furente tra italiani e tedeschi, con un finale a sorpresa e un'impresa rimasta nella storia, perché resterà quello l'ultimo graffio di una vettura a due ruote motrici nell'albo d'oro del Mondiale Marche. Così ecco che assume ancor più valore quella giornata di test della 037, rimasta immortalata sulle pagine di Autosprint che quel giorno ha spedito alla prima uscita della nuova Lancia l'allora inviato Ivan Zazzaroni che sale sul sedile di destra mentre al volante c'è Markku Alen. *«Fantastic, absolutely fantastic! Molto meglio di Stratos!».* Attendevamo che la soddisfazione di Markku Alen, provata nell'effettuare alcuni giri di prova con la nuova vettura rally del Gruppo sul percorso di asfalto della pista "La Mandria" nel parco regionale che si trova a pochi chilometri da Venaria Reale, si traducesse anche in un'esclamazione in dialetto piemontese. Magari della zona di Chieri. La sua gioia in inglese l'aveva già manifestata, così come in quella sorta di italiano di Lapponia. Ora, dopo i tanti anni trascorsi con la Fiat, tutti, e soprattutto Giorgio Pianta, il padre putativo della Lancia Rally Abarth, aspettavano che un gustoso *«Boja fàus!»* uscisse dalla bocca, finlandese, del pilota. Invece, nulla, Alen ripeteva il suo *«fantastic»*, come per scacciare dai suoi pensieri gli incubi di una quattro ruote motrici tedesca. Dopo un ulteriore giro di prova, pensava già alla Corsica e a cosa avrebbe potuto fare con la 037 su quella "indigestione di asfalto".
Ed ecco il suo "rapporto". *«Se devo essere sincero, ero piuttosto scettico prima della prova. La macchina mi era sembrata molto bella, avevo provato quella di serie, ma non credevo proprio che il primo assaggio della vettura da corsa mi avrebbe così soddisfatto. Le settimane che avevano preceduto il test, le avevo trascorse a casa, poi in Lapponia e mi ero concesso un "intervallo" per correre l'Arctic. In Lapponia, tra una sauna tonificante, un giro in motoslitta, e tanto fondo con gli sci, avevo tempo, troppo, di ripensare a questa stagione e alla nuova macchina, il mio futuro. Ma mi era sorto il complesso della Quattro, una vettura che consideravo imbattibile se sulla nuova macchina non si fosse sfruttata la soluzione della trazione integrale. La mia amarezza e sfiducia era stata appesantita dal fatto di non aver potuto correre a Montecarlo, in Svezia e in Portogallo, visto che per quest'ultima gara, alla quale contavo di partecipare con un "31", non ho trovato il giusto sostegno finanziario, e degli 80.000 dollari che mi sarebbero serviti per affrontare la trasferta, ne ho contati solo la metà. Poi mercoledì è arrivato e per me è stato Natale. Quando sono salito sulla Lancia Rally ho provato subito una sensazione gradevole, per me, la comodità. Una condizione che non avevo potuto trovare sulla Stratos nelle poche gare che ho disputato con quella macchina. Perfetto. Ci stavo benissimo. Accensione e via, «grande attack» per provare la versione da asfalto, quella alimentata a iniezione. Una "pompa"* (la nostra, italica "bomba": la storpiatura è sempre dovuta all'idioma italolappone di Alen). *La prima caratteristica della macchina che mi ha colpito è stata la trazione, fantastica…».*

TANTO AFFETTO E ATTENZIONE PER IL CAVALLINO

Ferrari in primo piano tra SF21, Hypercar e...

La Scuderia Ferrari ha presentato la sua nuova monoposto che sarà impegnata nel mondiale 2021, la SF-21, vettura che ha subìto profonde modifiche nella parte del retrotreno e soprattutto nella power unit, completamente rivista garantendo teoricamente una potenza di 40 cavalli in più rispetto, alla passata stagione. Speriamo che la scuderia di Maranello possa ritornare a essere competitiva, in modo da lottare per le posizione di vertice. È stato triste nel 2020 vedere una scuderia rinomata come la Ferrari limitarsi a conquistare qualche misero punto... La SF21 si è presentata con una livrea molto particolare, con la presenza del rosso amaranto nella parte posteriore, tipica delle vetture del passato, in particolare della primissima Ferrari, la 125S; andando avanti verso l'abitacolo, la tonalità del rosso diventa più chiara ricordando le monoposto degli ultimi tempi. E alla fine, spicca un colore che non si è mai visto sulle F.1 del Cavallino, un verde chiaro quasi fluorescente, sul logo Misson Winnow. Si può dire che è una livrea molto originale: in passato abbiamo visto delle cromature sulle monoposto Rosse di diversa tonalità, ma, sempre uniforme.
Penso sia la prima volta che si vedono sulla carrozzeria delle vetture di Maranello due tonalità di rosso. Speriamo che questa livrea sia di buon auspicio per il presente e il futuro...

Stefano Penner

Sono un vostro fedele lettore dal 1975 ed un appassionato tifoso della Ferrari. Nell'articolo di Giorgio Terruzzi "Il Drake incanta pure i bambini" ho notato una particolarità: l'ingegnere Ferrari firma con la mano sinistra!!! Nei mancini le aree linguistiche del lato sinistro e destro del cervello comunicano tra loro in modo più coordinato, rispetto a chi usa la mano destra. Se ne deduce che i mancini possono avere un vantaggio quando si tratta di svolgere compiti verbali. Infatti una caratteristica del Drake era proprio la verve dialettica!

Enzo Tarascio

È un sogno che si avvera, ricordo ancora la copertina relativa alla Le Mans del 1973: "Ferrari 14 ore da lepre", nel 1972 vinse tutte le gare tranne la classica francese a cui non partecipò. La Formula Uno è diventata asettica e noiosa. La Casa di Maranello è diventata quello che è grazie alle vittorie a ruote coperte sui circuiti di tutto il mondo, è un sacrosanto ritorno alle origini.

Umberto Cioci, Torino

Caro Autosprint, sarà che più si diventa vecchi e più si ricordano i fatti di tanti anni fa, ma quando ho letto che la Ferrari dopo 50 anni si ripresenterà nel campionato Endurance Fia Wec, ho avuto un tuffo al cuore e il mio primo pensiero è corso al marzo 1970, quando nel Saloncino delle auto sportive del Parco del Valentino a Torino, ho potuto vedere, e fotografare, la mitica Ferrari 512 S. Penso fosse la prima apparizione in pubblico di questa meravigliosa e ineguagliata, per la sua bellezza, auto da corsa. Purtroppo non ha raccolto i successi che avrebbe meritato. A proposito dei vecchi ricordi, da un po' di tempo, quando inizio a leggere Autosprint, ormai da 53 anni, parto dalle rubriche di Mario Donnini, che mi fanno illudere che il tempo non passi mai. Naturalmente leggo poi tutti gli articoli. Cordiali saluti a tutta la Redazione e complimenti per i vostro lavoro.

Angelo Tondelli, Milano

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma.
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401.
Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA
Certificato ADS n. 8686 del 25/05/2020